

A stylized map of Île de France (Paris region) with a light blue background. A central dark blue dot is connected by lines to various transportation icons: a train, a bus, a car, a bicycle, a person with a wheelchair, a person walking, a car with a clock, a car with a fuel pump, a car with a recycling symbol, a car with a 'P' (parking), a car with a 'b' (bicycle), a car with a 'c' (car), a car with a 'd' (disabled), a car with a 'e' (electric), a car with a 'f' (fuel), a car with a 'g' (green), a car with a 'h' (highway), a car with a 'i' (information), a car with a 'j' (junction), a car with a 'k' (key), a car with a 'l' (lane), a car with a 'm' (motorway), a car with a 'n' (national), a car with a 'o' (other), a car with a 'p' (parking), a car with a 'q' (queue), a car with a 'r' (road), a car with a 's' (service), a car with a 't' (taxi), a car with a 'u' (university), a car with a 'v' (village), a car with a 'w' (work), a car with a 'x' (extra), a car with a 'y' (young), a car with a 'z' (zone). The STM logo is visible in the bottom left corner.

Département d'études urbaines et touristiques, École des sciences de la gestion, UQAM



Mai 2015

Sommaire exécutif

Une enquête de mobilité des étudiants et employés de l'UQAM a été menée entre 31 mars et le 16 mai 2014. L'enquête a été administrée par internet via l'infrastructure d'enquête du Service de planification académique et de recherche institutionnelle de l'UQAM (SPARI).

Des étudiants et employés ont été sondés sur leurs habitudes de déplacement vers l'UQAM, les différentes options de déplacement possibles, la satisfaction relativement à l'accès à l'UQAM et les mesures qui pourraient être prises pour améliorer les conditions de déplacements vers l'UQAM. Ces données devraient permettre à l'UQAM de planifier les besoins de mobilité quotidienne des membres de la communauté et d'engager une discussion avec ses partenaires sur les options les plus porteuses.

Au total, **4182** questionnaires complets pondérés pour représenter les plus de 38 000 étudiants et les quelque 5000 employés de l'UQAM sont utilisés dans ce rapport. Le taux de réponse final de l'enquête est de **25 %** et il est plus faible chez les étudiants (18 %). Dans 95 % des cas, la marge d'erreur sera de $\pm 1,5$ %.

Options de transport et mode d'accès

Malgré un usage important du transport en commun pour se rendre à l'UQAM pour la communauté en général, le taux de possession de voiture est élevé : 26 % possèdent une voiture dont ils sont les seuls utilisateurs et 21 % partagent l'usage d'une voiture familiale.

Les usagers du transport en commun tendent à posséder **au moins 8 mois de titres de transport en commun (60 %, dont 32 % achètent les 12 titres)**, et utilisent majoritairement le métro pour se rendre à l'UQAM (**58 % déclarent toujours utiliser le métro**). Pas étonnant que **79 %** des répondants déclarent résider à moins de 5 minutes de marche du métro. C'est le manque de disponibilité des sièges et le niveau de confort (température et achalandage) qui causent le plus d'insatisfaction chez les usagers.

La ligne Orange est la plus sollicitée avec plus de 21 000 usagers estimés. On estime que le train de banlieue est utilisé par 4000 membres, avec un plus haut taux d'usage chez les employés (10 %).

Le taux de possession d'un vélo est relativement faible, **32 %** (il passe à 41 % chez les étudiants de 2^e et 3^e cycle et à 44 % chez les professeurs et cadres), mais bien plus élevé que celui des abonnements BIXI, **5 %** (ce qui équivaut à près de 2200 membres de la communauté).

Les temps de déplacement varient considérablement d'une personne à l'autre et en fonction des modes de transport. On note que plus de **70 % des déplacements en automobile ou à vélo pour se rendre à l'UQAM sont de 30 minutes ou moins**. Pour les déplacements accomplis à pied ou en transport en commun, ce sont 50 % des déplacements qui sont de 30 minutes ou moins.

L'accès à l'UQAM varie en fonction des jours de la semaine et de fin de semaine. La répartition des modes de déplacement reste similaire pour tous les jours de la semaine ayant précédé l'enquête, avec le **transport en commun** qui prend la part du lion, **entre 75 % et 83 %** en fonction du jour et du statut du répondant. Pour les employés, l'accès durant la fin de semaine précédant l'enquête est beaucoup plus

fréquemment fait en automobile (32 % le samedi et 41 % le dimanche), bien que la proportion d'employés s'y rendant soit plus faible que celle des étudiants (5 % pour les employés et 9 % pour les étudiants). Jour après jour, ce sont environ **5 %** des membres qui ont accédé à l'UQAM **à vélo et 7 % à pied**. La distribution des heures d'arrivée et de départ suit largement les périodes de début et de fin de cours.

Des variations saisonnières sont aussi observées dans l'usage des modes de transport actifs (la marche et le vélo). Au mois de septembre, on estime que près de 9 000 uqamiens se rendent parfois à l'UQAM à vélo. Bien que la chute soit importante, entre les mois de décembre et de mars on estime que près de 1000 membres de la communauté continuent à utiliser le vélo à l'occasion pour se rendre à l'UQAM. Pour la marche, ces valeurs estimées sont respectivement d'environ 13 000 et de près de 10 000.

Distance par rapport à l'UQAM

En termes de distance à l'UQAM, parmi les répondants à l'enquête, **plus de 35 % des employés demeurent à moins de 5km alors que c'est quelque 33 % des étudiants qui résident à cette faible distance de l'UQAM**. Pour la population réelle de l'UQAM, selon les données obtenues auprès du Registrariat et des Ressources humaines ces valeurs sont respectivement de 33 % pour les employés et de 24 % pour les étudiants. La différence, particulièrement pour les étudiants, s'explique en partie par la possibilité que certains ont donné l'adresse de leurs parents lors de l'inscription, pour ensuite déménager à proximité du campus ou d'un arrêt de transport en commun menant à l'UQAM.

Déplacement entre campus et accès aux commerces et services

On note que 5 % des employés se déplaçant entre les campus déclarent privilégier le BIXI pour ces déplacements (plus de 9 % des professeurs et cadres, le groupe ayant le plus fort taux d'usage). Ce sont seulement 2 % des étudiants qui utilisent le BIXI dans ces circonstances. La marche et le transport en commun sont les modes les plus utilisés.

Une fois sur le campus, **les déplacements entre campus, et vers des commerces et services à moins de 15 minutes de marche se font majoritairement à pied (65 %) ou en transport en commun (53 %)** et les mêmes personnes déclarent souvent utiliser plusieurs modes. L'usage des commerces de restauration est proportionnellement plus important chez les étudiants. Projetées à la population entière de l'UQAM, les dépenses faites dans des restaurants au courant d'une semaine s'élèvent à près de 920 000\$, une somme considérable pour les restaurateurs du secteur. Une plus faible proportion de répondants magasinent et se divertissent dans le quartier, mais ils génèrent toutefois un nombre considérable de déplacements et de dépenses.

Les bibliothèques de l'UQAM sont une des ressources les plus utilisées sur le campus, particulièrement par les étudiants (plus de 50 % disent les avoir utilisés la semaine précédant l'enquête). La grande bibliothèque nationale (BAnQ) est toutefois aussi bien fréquentée par les membres de la communauté de l'UQAM. C'est près de 25 % des étudiants et 22 % des employés qui, dans la semaine précédant l'enquête, disent avoir fréquenté la BAnQ, ce qui correspond à quelque 9500 étudiants et 1000 employés.

Recommandations et pistes d'initiatives à réaliser

Les résultats suggèrent quelques améliorations que l'UQAM pourrait apporter, notamment à l'offre de services aux cyclistes, et d'autres qu'elle pourrait justifier auprès de ses partenaires, comme les améliorations aux services de transport en commun, et à l'aménagement urbain du quartier. L'enquête démontre aussi que certains des services déjà en place sont méconnus de la communauté et gagneraient à avoir une meilleure visibilité. Des données appuient aussi l'intérêt de développer ou de formaliser des politiques de télétravail pour les différentes catégories d'employés.

Pour favoriser les déplacements à vélo, plusieurs mesures peuvent être prises par l'UQAM pour faciliter, améliorer et sécuriser l'entreposage. Augmenter le nombre et la distribution des supports à vélo extérieurs pour les 33 bâtiments de l'UQAM sont des mesures largement appuyées. Pour les supports de vélos extérieurs, des mesures de protection tant climatiques que pour la sécurité des vélos peuvent être développées. La création d'une vélo-gare incluant des services connexes (vestiaires, casiers, douches et outils de réparation) à l'intersection Sanguinet et Christin a déjà été proposée et correspond bien aux attentes des cyclistes. Des enclos de supports à vélo sécurisés intérieurs avec des services connexes à proximité permettraient aussi d'attirer et de rassurer les utilisateurs de vélo de plus grande valeur. Des caissons pour les vélos de valeur dans les stationnements de l'UQAM font aussi partie des mesures favorisées, bien que le coût des infrastructures actuelles semble prohibitif pour plusieurs utilisateurs. Le stationnement du Complexe des sciences Pierre-Dansereau a été identifié comme site potentiel où une augmentation de ces espaces serait appuyée par le déménagement du département de psychologie (Bourdon, 2012) vers le Complexe des sciences et par l'utilisation des salles de cours du Complexe par d'autres facultés. Finalement, la popularité croissante des vélos pliants, mérite d'envisager une certaine flexibilité par rapport au règlement existant (Règlement numéro 10, article 3.2) défendant l'entreposage à l'intérieur des pavillons de l'UQAM. Des conditions précises et des dimensions acceptables pourraient être spécifiées.

Plusieurs participants à l'enquête ont déclaré ne pas connaître plusieurs des infrastructures déjà disponibles. En ce sens, une étape importante serait de publiciser ces informations au moyen d'affiches, de vidéos de journées d'activités dédiées ou de kiosques d'information à des moments stratégiques de manière à valoriser les infrastructures existantes.

À ce titre, le nouveau site **carte.uqam.ca** pourrait être complété par des informations sur les réseaux cyclables, et distinguer les infrastructures permanentes et saisonnières liées au vélo (certains supports sont retirés l'hiver et les pistes cyclables ne sont pas toutes déneigées). Ces informations pourraient aussi être distribuées sous forme de dépliant avec carte à des moments stratégiques de l'année correspondant au début des sessions et de la saison cyclable printanière (septembre, avril, mai).

Il serait sans doute aussi important de faire la promotion des activités de l'Atelier BQAM (réparation, entretien, formation, conférence, représentation, etc.), un service méconnu, et d'augmenter son financement pour en faire un lieu d'animation plus permanent comme d'autres campus le font. L'atelier BQAM pourrait par exemple contribuer à donner de la visibilité aux ressources disponibles sur les campus. Tout comme le programme SPOKE de l'Université de Victoria le fait (uvsp.uvic.ca/spokes),

l'atelier BQAM pourrait obtenir les permissions nécessaires pour recycler les vélos abandonnés sur les supports de l'UQAM. Ces vélos sont pour le moment envoyés aux organismes de charité enregistrés.

Pour favoriser l'accès au campus en transport en commun (métro, bus, train de banlieue), outre les améliorations au service (fréquence, couverture territoriale et horaire), de réduire les pannes de service du métro qui causent beaucoup de souci aux utilisateurs et rendent les non-utilisateurs moins enclins à son usage serait important.

La question des coûts est fortement représentée tant dans les réponses au questionnaire que dans les commentaires textuels des répondants. Les étudiants favorisent avant tout l'offre d'un tarif préférentiel à tous les étudiants, alors que les employés favorisent prioritairement l'augmentation de service et la mise en place d'un programme employeur de partage des frais de transport en commun, ce qui atteste de la qualité perçue du service de transport en commun existant. Étant donné qu'une part importante des membres de la communauté universitaire achète 12, 10 ou 8 titres mensuels de transport en commun, la formalisation d'une entente avec les agences de transport pour réduire les coûts des titres de transport s'avère fort pertinente. La création d'un tarif universel ou tout du moins préférentiel pour tous les étudiants, quels que soient l'âge et le régime d'étude (temps plein, temps partiel, étudiants libres et en échange), pourrait être explorée. Parce qu'un grand nombre de répondants font un virage aux modes actifs durant certaines périodes de l'année et évitent d'utiliser le transport en commun lorsqu'arrive le beau temps, d'autres options comme des tarifs préférentiels pour les lisières de dix passages sont aussi suggérées par certains utilisateurs.

Pour ce qui est du personnel de l'UQAM, l'adhésion de l'UQAM à un programme employeur comme Opus & Cie (STM) ou OPUS+ entreprise (AMT) où l'employeur contribue aux tarifs ou permet de bénéficier d'un tarif réduit de groupe est une forme de fidélisation au transport en commun bien adapté au contexte de l'UQAM. Comme l'UQAM possède des programmes de remboursement des frais de déplacement automobile pour certains types de déplacement, on pourrait aussi envisager de mettre des titres de transport disponibles pour les déplacements d'affaires pour les personnes ne possédant pas de titre de transport. Le remboursement des déplacements d'affaires fait en vélo selon une grille tarifaire pourrait également appuyer l'usage des modes de transport durables.

Il serait recommandé d'explorer avec les sociétés de transport des réaménagements de lignes d'autobus et de grille horaire pour favoriser le transport des membres de la communauté de l'UQAM n'habitant pas à proximité des stations de métro. Plusieurs commentaires textuels spécifiques pourraient appuyer cette démarche.

De manière à stimuler l'usage des divers modes de transport durables tels le transport en commun, le vélo, la marche et les autres modes actifs, la mise en place d'activité du type défi des transports (annuel ou bisannuel) ou d'autres activités de ludification (*gamification*) associés aux déplacements est utilisée par divers organismes. *L'opération vélo-boulot* organisée par Vélo Québec est un exemple montréalais de grande envergure de ce type d'activité. Ces activités pourraient être associées à des tirages de titres de transport (mensuel ou annuel), de chèques cadeaux d'un détaillant d'équipement de plein air, de vélo ou de coureurs. La création d'un club de marcheurs, de coureurs et d'utilisateurs d'autres modes de

transports actifs et la mise en place de tirage de chèques cadeaux en fonction de l'enregistrement des déplacements peut aussi être utilisée comme outil de motivation. Les étudiants et les départements pourraient être sollicités pour la création d'initiatives et financés par le Fonds vert de l'UQAM¹.

Un meilleur accès et l'amélioration de la sécurité dans les douches déjà disponibles et potentielles pour les coureurs et utilisateurs des transports actifs de l'UQAM sont aussi à recommander.

Pour favoriser les déplacements à pied et par d'autres modes de déplacements actifs incluant les personnes à mobilité réduite (qui nécessitent une accessibilité universelle généralisée), plusieurs éléments de revitalisation du quartier devraient être envisagés et proposés aux instances d'aménagement des quartiers concernés. Bien que certaines demandes soient faites pour des accès souterrains, l'embellissement, la sécurisation et la revitalisation des axes principaux où les étudiants transitent, consomment et accèdent à l'UQAM méritent d'être revalorisés. Un « Corridor vert » sur le boulevard de Maisonneuve, plus agréable pour les piétons et cyclistes et des zones piétonnières ou de rues partagées dans les axes principaux de circulation piétonne liant les deux campus et menant aux services fréquentés par les membres de la communauté pourraient être développés. La sécurisation des intersections autour des campus de l'UQAM devrait aussi être envisagée en partenariat avec l'Arrondissement Ville-Marie et la Table de concertation du Faubourg St-Laurent.

Pour favoriser le Covoiturage et l'autopartage, les réseaux sociaux et les plateformes existantes semblent déjà être les moyens les plus utilisés pour organiser les regroupements. Si la création ou l'intégration à une plateforme de jumelage existante en matière de covoiturage urbain est désirable, la création d'un groupe Facebook dédiée pourrait être un premier pas à faible coût dans la facilitation de ces regroupements. Le besoin d'outils de partage des frais pour les covoitureurs est par contre appuyé par les résultats de l'enquête. La mise en place de tarifs et d'emplacements préférentiels dans les stationnements de l'UQAM pour les utilisateurs du covoiturage est aussi une mesure déjà utilisée par certains employeurs, bien que difficile à gérer.

Si le télétravail est déjà pratiqué par certains groupes d'employés, une analyse plus détaillée du potentiel du télétravail dans le milieu universitaire mérite d'être menée, étant donné la réduction des déplacements qui peut y être associée. Une politique du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada. (1999) s'appliquant aux employés de la fonction publique fédérale pourrait servir d'outil de base pour entamer cette discussion qui implique certains besoins technologiques comme l'accès à distance aux serveurs et applications, et peut provoquer certaines contraintes au niveau de la communication, la confidentialité et les relations de travail. Les mesures d'aménagement d'espace de travail à domicile et l'usage partiel ou temporaire des espaces de travail sur le campus doivent aussi être évalués.

¹ UQAM, s.d « Fonds vert », <<http://developpement-durable.uqam.ca/fonds-verts.html>> Consulté le 20 avril 2015.

Remerciements

Pour la production de cette enquête et du rapport, nous tenons particulièrement à remercier Cynthia Philippe, conseillère en développement durable au Service des immeubles et de l'équipement, pour avoir appuyé et financé en partie la démarche et aidé à l'élaboration des recommandations. Laurence Pilon-Marien, agente de recherche et de planification au Service de planification académique et de recherche institutionnelle de l'Université du Québec à Montréal (SPARI-UQAM), est également chaleureusement remerciée pour son aide à la préparation du sondage et à sa mise à exécution via les plateformes institutionnelles d'enquête. Valeria Gadea-Marinescu, du Registrariat, et Jean Bégin, du Service des ressources humaines, ont également aidé à obtenir les données sur l'ensemble de la population de l'UQAM.

Les étudiants du cours EUR 8468 « Transport et mutations urbaines » de la session d'hiver 2013 sont remerciés pour leur travail de documentation des changements politiques, physiques et dans l'offre de services de transport alternatif ayant eu lieu entre 2006 et 2014, et pour avoir préparé une première ébauche du questionnaire. Ils sont mentionnés en ordre alphabétique du nom de famille : Baracand, Adèle; Bessai, Karima; Duquet, Benjamin; Lebrun, Orianne; Mathieu, Alexandra; Moinas, Muriel; Montmarquet, Elyane; Nolet, Pascale; Perrin, Jessica; Plante, Amélie-Myriam; Richard, Joan; Roman, Camille; Savaria, Audrey; Sénécal, Mario; Veilleux, Jean-François.

On remercie particulièrement Jessica Perrin d'avoir préparé l'image figurant sur la page de garde de ce rapport et Mischa Young pour avoir cartographié les lieux de résidence des répondants et des membres de la communauté et calculé leurs distances par rapport au campus central.

On remercie également Catherine Morency (École polytechnique), Ahmed El-Geneidy (McGill) et Antonio Paez (McMaster) pour leur conseil sur l'élaboration d'une enquête de mobilité dans une université. Le Comité institutionnel d'éthique de la recherche avec des êtres humains (CIÉR) de l'UQAM a aussi formulé des requêtes et commentaires pertinents au projet.

Table des matières

Sommaire exécutif	2
Remerciements	7
Liste des figures	10
Liste des Tableaux.....	12
Liste des abréviations	13
Introduction	14
Objectifs de l'enquête et du rapport	14
Contexte	15
Changements législatifs, politiques et dans la planification	15
Changements dans les infrastructures de transport sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal	17
Changements à proximité de l'UQAM	17
L'enquête	19
Échantillonnage	19
Le questionnaire	20
Certificat d'éthique	21
Redressement de l'enquête.....	21
Représentation géographique	23
Conditions météorologiques durant la période d'enquête	24
Résultats	25
Section 1. Caractéristiques de la population à l'étude	25
1.1. Caractéristiques sociodémographiques des individus de l'échantillon	25
1.2. Caractéristiques des situations et lieux de résidence	26
1.3. Raisons principales liées au choix de résidence et à la localisation	28
Section 2. Ressources en transport	28
2.1. Portrait des ressources de transport disponibles	28
2.2. Proximité aux services de transport alternatif.....	31
2.3. Perceptions par rapport à tous les modes de transport	32
Section 3. Déplacements entre la résidence et l'UQAM.....	33
3.1. Déplacements entre votre résidence et l'UQAM au cours des 12 derniers mois	33
3.2. Déplacements entre la résidence et l'UQAM au courant des 7 derniers jours.....	37

3.3. Satisfaction par rapport à l'accès à l'UQAM, entre les campus et pour d'autres déplacements....	39
Section 4. Déplacements en transport en commun	40
4.1. Titres mensuels	40
4.2. Lignes utilisées	42
4.3. Perceptions et satisfaction par rapport au transport en commun	44
4.4. Stationnements incitatifs	46
4.5. Mesures pour améliorer le service et l'utilisation du transport en commun	46
Section 5. Déplacements automobile et covoiturage.....	47
5.1. Utilisations des stationnements à proximité de l'UQAM.....	47
5.2. Covoiturage.....	49
Section 6. Déplacements à vélo	51
6.1. Utilisation du vélo durant l'année	51
6.2. Satisfaction des cyclistes et propositions d'amélioration	53
Section 7. Déplacements à pied et autres modes de transport actif.....	55
Section 8. Déplacements entre les campus	55
Section 9. Activités dans les environs de l'UQAM	57
Section 10. Le télétravail.....	61
Section 11. Emploi étudiant.....	63
Section 12. Suggestions et commentaires textuels	64
Conclusion	68
Références bibliographiques	70
Annexe	73
1. Processus de recrutement	73
2. Carte des répartitions géographiques des répondants.....	74
3. Représentation graphique de la fréquence d'utilisation des modes de transport	76

Liste des figures

Figure 1 Comparaison entre la population réelle et les répondants à l'enquête	22
Figure 2 Conditions météorologiques durant la période d'enquête (données d'Environnement Canada, Station Montréal / Pierre Elliott Trudeau *)	24
Figure 3 Répondants à l'enquête par jour de terrain (n=4182)	25
Figure 4 Raisons principales du choix du lieu de résidence (n=3402) [Q13 à 15]	29
Figure 5 Parmi les affirmations suivantes, lesquelles correspondent à votre situation actuelle? (n=4137) [Q3]	30
Figure 6 De façon générale diriez-vous que vous connaissez bien ou mal les services de transport en commun offerts entre votre résidence et l'UQAM? (n=4002) [Q5]	32
Figure 7 Trois principaux avantages perçus du mode de transport le plus fréquemment utilisé pour se rendre à l'UQAM (n=4182) [Q63]	33
Figure 8 Durée moyenne du trajet par mode pour les étudiants et employés (minutes) [Q21 à 27]	36
Figure 9 Pourcentage cumulatif des durées moyennes du trajet par mode [Q21 à 27]	36
Figure 10 Au cours des 7 derniers jours, durant quel(s) jour(s) êtes-vous venue à l'UQAM? [Q28]	37
Figure 11 Mode de transport principal utilisé au cours des 7 derniers jours (employés) [Q28]	38
Figure 12 Mode de transport principal utilisé au cours des 7 derniers jours (étudiants) [Q28]	38
Figure 13 Heures d'arrivée et de départ de l'UQAM : exemple type du mardi [Q29]	39
Figure 14 Dans l'ensemble, êtes-vous satisfait(e) ou insatisfait(e) des conditions dans lesquelles vous vous déplacez ? [Q57]	40
Figure 15 Quelle(s) ligne(s) de métro utilisez-vous lors de vos déplacements entre votre résidence et l'UQAM? (Plusieurs réponses possibles) (Données projetées sur n=3876 répondants ayant déclaré utiliser le métro au moins à l'occasion) [Q39]	43
Figure 16 Quelle ligne de train de banlieue utilisez-vous lors de vos déplacements entre votre résidence et l'UQAM? (Données projetées sur n=399 répondants ayant déclaré utiliser le train de banlieue au moins à l'occasion) [Q40]	44
Figure 17 En ce qui concerne vos déplacements en transport en commun entre votre résidence et l'UQAM, quel est votre degré de satisfaction à l'égard des aspects suivants? (n=3832 utilisateurs) [Q60]	45
Figure 18 Que vous soyez utilisateur ou non du transport en commun, quel est votre niveau d'accord avec les affirmations suivantes : Le transport en commun est un mode de transport... [Q64]	45
Figure 19 Selon vous, quelles sont les trois principales mesures qui pourraient améliorer ou favoriser l'utilisation du transport en commun par la communauté de l'UQAM? [Q68]	47
Figure 20 Vous avez précédemment mentionné utiliser l'automobile pour vos déplacements entre votre résidence et l'UQAM. Lorsque vous utilisez une automobile pour ces déplacements, à quelle fréquence utilisez-vous les types de stationnement suivants ? (n=839 étudiants et 1019 employés utilisant l'automobile régulièrement ou toujours pour se rendre à l'UQAM) [Q41]	48
Figure 21 Au cours des 12 derniers mois, quel(s) moyen(s) avez-vous utilisé pour organiser votre covoiturage? (plusieurs réponses possibles) (n=577 personnes déclarant au moins parfois utiliser le covoiturage) [Q45]	50
Figure 22 Selon vous, quelle(s) initiative(s) faciliterai(en)t l'utilisation du covoiturage pour vos déplacements entre votre résidence et l'UQAM? (n=4182) [Q69]	51
Figure 23 Utilisation du vélo pour effectuer le déplacement entre le lieu de résidence et l'UQAM dans les 12 derniers mois [Q46]	52

Figure 24 Au cours des 12 derniers mois, quel(s) services offert(s) aux cyclistes sur les campus de l'UQAM avez-vous utilisé(s)? (n=1150 cyclistes) [Q47]	52
Figure 25 Satisfaction des cyclistes par rapport aux infrastructures pour cyclistes à l'UQAM (n=1120 cyclistes) [Q62]	53
Figure 26 Quels sont les trois principaux services offerts aux cyclistes qui devraient être améliorés ou favorisés par l'UQAM? (n=1150 répondants cyclistes) [Q66]	54
Figure 27 Au cours des 12 derniers mois, durant quel(s) mois avez-vous utilisé la marche pour vos déplacements entre votre résidence et l'UQAM? [Q48]	55
Figure 28 Mode(s) de transport utilisé(s) pour les déplacements entre les campus ou pavillons (n=1758 répondants se déplaçant entre campus; en %, plusieurs réponses possibles) [Q18]	56
Figure 29 Au cours des 7 derniers jours, quel(s) lieu(x) avez-vous visité(s) à l'UQAM ou dans les environs de l'UQAM (moins de 15 minutes de marche), avant, après ou entre vos heures de travail ou d'études? Combien de fois environ avez-vous visité ce ou ces lieux? (n=4071) [Q50]	57
Figure 30 Au cours des 7 derniers jours, quel(s) lieu(x) avez-vous visité(s) à l'UQAM ou dans les environs de l'UQAM (moins de 15 minutes de marche), avant, après ou entre vos heures de travail ou d'études? Combien de fois environ avez-vous visité ce ou ces lieux? (n=2104 étudiants et 1967 employés) [Q50].	58
Figure 31 Au cours des 7 derniers jours, quel(s) service(s) avez-vous utilisé(s) avant, après ou entre vos heures de travail ou d'études ? Combien de fois environ avez-vous utilisé ce ou ces services? (n=2150 étudiants et 2031 employés) [Q51 à 53]	59
Figure 32 Au cours des 7 derniers jours, combien d'argent avez-vous approximativement dépensé pour les services que vous avez utilisés dans les environs de l'UQAM avant, après ou entre vos heures de travail ou d'études? Pourcentage cumulé [Q54 à 56]	60
Figure 33 Dépenses moyennes par personne dans les restaurants, magasins et lieux de divertissements dans les environs de l'UQAM au cours des 7 derniers jours [Q54 à 56]	61
Figure 34 Dépenses dans les restaurants, magasins et lieux de divertissement dans les environs de l'UQAM au cours des 7 derniers jours, projetés à la population entière de l'UQAM (limité à 200 \$ maximum — plus de 96 % des réponses) [Q54 à 56]	61
Figure 35 Distribution des employés sur une carte de la région métropolitaine de Montréal.....	74
Figure 36 Distribution des étudiants sur une carte de la région métropolitaine de Montréal.....	75
Figure 37 Mode(s) de transport utilisé(s) au cours des 12 derniers mois pour les déplacements entre la résidence et l'UQAM [Q20].....	76

Liste des Tableaux

Tableau 1 : Taux de réponse détaillé de l'enquête	20
Tableau 2 : Thématiques du questionnaire	20
Tableau 3 Distance entre la résidence et l'UQAM pour la population de l'UQAM et les participants à l'enquête	23
Tableau 4 Âge et sexe par groupe de la communauté de l'UQAM (%)	25
Tableau 5 Situation d'habitation et présence d'enfants dans le ménage (%) [Q6 à 8]	27
Tableau 6 Région de résidence telle que définie par l'AMT (n=4182) [Q9]	27
Tableau 7 À combien de minutes de marche de votre lieu de résidence se situent approximativement ces moyens de transport? [Q4]	31
Tableau 8 Mode(s) de transport utilisé(s) au cours des 12 derniers mois pour les déplacements entre la résidence et l'UQAM (tous) [Q20]	34
Tableau 9 Au cours des 12 derniers mois, combien de cartes mensuelles de transport en commun avez-vous utilisées? En pourcentage. [Q36]	41
Tableau 10 Au cours des 12 derniers mois, quel type de carte mensuelle de transport en commun avez-vous utilisée le plus souvent? En pourcentage [Q37]	41
Tableau 11 Au cours des 12 derniers mois, combien de cartes mensuelles de transport en commun avez-vous utilisées? (Données projetées sur n=3909) [Q36]	42
Tableau 12 Quelle(s) ligne(s) de métro utilisez-vous lors de vos déplacements entre votre résidence et l'UQAM? (Plusieurs réponses possibles) En pourcentage. [Q39]	42
Tableau 13 Quelle ligne de train de banlieue utilisez-vous lors de vos déplacements entre votre résidence et l'UQAM? En pourcentage. [Q40]	43
Tableau 14 Fréquence d'utilisation du stationnement incitatif pour les usagers du transport en commun au cours des 12 derniers mois (n=3909 utilisateurs du transport en commun) [Q38]	46
Tableau 15 Vous avez précédemment mentionné utiliser le covoiturage pour vos déplacements. Au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous utilisé le covoiturage pour vos déplacements? (n=539 personnes déclarant au moins parfois utiliser le covoiturage, pourcentage) [Q43]	49
Tableau 16 Au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous utilisé le covoiturage comme conducteur ou comme passager? En pourcentage [Q44]	50
Tableau 17 Potentiel de changement dans l'usage du vélo suite à des améliorations [Q65 et Q67]	54
Tableau 18 Série de questions sur le télétravail des employés [Q70 à Q72]	62
Tableau 19 Questions sur l'emploi étudiant [Q73 et Q74]	63
Tableau 20 : Processus de recrutement	73

Liste des abréviations

AMT	Agence Métropolitaine de Transport
BAnQ	Bibliothèque et Archives nationales du Québec
CHUM	Centre Hospitalier de l'Université de Montréal
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CPE	Centre de la Petite Enfance
GES	Gaz à Effets de Serre
MTQ	Ministère des Transports du Québec
PASTEC	Programme d'amélioration de service en transport en commun
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PPU	Plan Particulier d'Urbanisme
RTL	Réseau de transport de Longueuil
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
TOD	Transit-Oriented Development
UQAM	Université du Québec À Montréal

Introduction

La communauté de l'Université du Québec à Montréal (UQAM) est composée de plus de 44 000 étudiants et de quelque 5500 employés, fréquentant principalement le campus central – situé aux abords de la station de métro Berri-UQAM – et le Complexe des sciences – situé au nord de la station Place-des-Arts². En raison de sa taille et de son emplacement près du centre-ville, l'UQAM est un important générateur de déplacements en transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal. L'UQAM souhaite activement contribuer aux objectifs de la ville en matière de transport durable et de transfert modal (passage d'un mode de transport à un autre).

En présentant des données complètes et actuelles sur les habitudes et pratiques de déplacement de la communauté uqamienne, l'enquête de mobilité « UQAMobilité » de 2014 alimentera l'élaboration d'un plan d'action en matière de mobilité durable. Cette enquête est une étape incontournable pour la mise en œuvre d'initiatives de mobilité durable puisqu'elle permettra aux parties prenantes de prendre des décisions éclairées et optimales.

L'enquête fait suite à une enquête similaire menée auprès de la communauté de l'UQAM en 2006 par le centre de gestion de déplacement « Voyagez futé » (Cotnoir, 2006). Les données de l'enquête de 2014 permettent de répondre à deux questions principales :

- Quels sont les habitudes de déplacement et les différents besoins en matière de mobilité quotidienne des membres de la communauté de l'UQAM? et
- Comment les habitudes de déplacements de la population de l'UQAM ont-elles évolué depuis l'enquête de 2006?

Dans ce rapport, nous concentrons nos efforts sur la première question et dressons **un portrait détaillé de la situation actuelle**. Des analyses subséquentes permettront d'explorer comparativement les résultats des deux enquêtes. Nous commencerons par présenter les objectifs de l'enquête ainsi que ses caractéristiques centrales. Puis les objectifs spécifiques de ce premier rapport seront détaillés. Nous dresserons ensuite un portrait du contexte physique de l'UQAM ainsi qu'un portrait de l'évolution des politiques de développement durable et de transport au Québec et dans la grande région métropolitaine de Montréal. La section suivante traitera des aspects méthodologiques de l'enquête pour faciliter l'interprétation des résultats qui suivront. Une présentation des réponses verbatim fournies dans l'enquête complètera les résultats statistiques. Une discussion sur les éléments probants de l'enquête terminera le rapport.

Objectifs de l'enquête et du rapport

L'enquête de mobilité vise à développer une meilleure compréhension des conditions dans lesquels les membres accèdent à l'UQAM afin de contribuer à l'amélioration de l'accès au campus et, plus généralement, de la mobilité durable. Elle aborde également l'usage des services de l'UQAM et de ses environs dans l'optique de favoriser une discussion avec les partenaires du quartier. Les données qui découleront de l'enquête serviront à l'élaboration d'un plan de gestion des déplacements qui devrait

² UQAM. s.d. «L'UQAM en chiffres», <<http://www.uqam.ca/apropos/>> Consulté le 4 avril 2014.

permettre, à terme, la mise en œuvre d'initiatives pouvant favoriser une mobilité durable des membres de l'UQAM. Les objectifs spécifiques du rapport sont de :

- Actualiser nos connaissances et dresser le profil de la mobilité des étudiants et employés de l'UQAM en termes d'accès à l'université et de déplacements une fois sur les campus;
- Évaluer les besoins de l'UQAM en matière d'infrastructure et de gestion des déplacements en dégagant les préférences de ses membres, ainsi qu'en tenant compte de leur satisfaction par rapport aux conditions de déplacement existantes;
- Analyser les données de l'enquête de manière à favoriser les discussions avec les partenaires et parties prenantes suivantes :
 - L'UQAM — Service des immeubles et équipements et Service de la prévention et de la sécurité;
 - Les agences de transports de la région (AMT, STM, STL, RTL);
 - Le Quartier des spectacles et le Quartier Latin;
 - La Ville de Montréal;

Contexte

La prise de conscience de l'importance de faire face aux changements climatiques a placé le développement durable au cœur des préoccupations des institutions et établissements. L'UQAM s'inscrit dans cette mouvance. Le secteur des transports doit jouer un rôle important dans les changements à venir et dans l'élaboration de solutions. Parce que le secteur du transport contribuait à 43,5 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) en 2009 (dont trois quarts sont imputables au transport routier), la réduction des GES passe par une réduction des déplacements automobiles (Gouvernement du Québec, 2012). Une transformation des habitudes de déplacement des Montréalais requiert le développement et l'amélioration des services de transports en commun, de covoiturage, d'autopartage et des infrastructures propres aux modes de transport actifs (la marche et le vélo). De nombreux changements peuvent avoir une influence sur les déplacements des membres de l'UQAM. Nous présentons ici des changements dans les politiques publiques, dans les infrastructures de transport régionales et dans le secteur où l'UQAM est située.

Changements législatifs, politiques et dans la planification

Depuis la dernière enquête de mobilité en 2006, le cadre législatif et politique a évolué et les changements qui lui ont été apportés se sont traduits par des mesures concrètes, ou des engagements, au niveau de la grande région métropolitaine de Montréal. Par exemple, les agences de transport ont bonifié leur offre de service; le nombre de kilomètres de piste cyclable a augmenté; le système de vélo en libre-service BIXI a été mis en place et l'administration de Montréal envisage la piétonnisation de certains axes, au centre-ville et ailleurs. Tant au niveau provincial et régional qu'au niveau municipal, des dispositions et des fonds favorisent le transfert modal et l'augmentation de l'usage du transport en commun et des transports actifs et établissent des objectifs et des dispositifs permettant de mesurer l'ampleur de ces changements. Au niveau provincial :

- La **Loi sur le développement durable** (Gouvernement du Québec, 2006) engage les organismes visés à identifier des actions, dans leurs champs de compétence et favorisant le développement durable, et à mettre en place des moyens de mesurer les progrès accomplis;
- Le **Plan d'action sur les changements climatiques 2013-2020** (Gouvernement du Québec, 2012) se donne comme priorité notamment d'«Induire un aménagement durable du territoire dans une perspective de lutte aux changements climatiques» (p.11) et de «Promouvoir le transport collectif et alternatif en améliorant l'offre, en développant les infrastructures et en facilitant les choix durables» (p.23).

Au niveau régional et municipal :

- Le **Plan métropolitain d'aménagement et de développement** (Communauté métropolitaine de Montréal, 2012) se donne entre autres comme objectif « d'orienter 40 % de la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant » (p.79) par la création, la localisation et l'aménagement d'aires de Transit-Oriented Development (TOD) qui articulent l'aménagement à la présence d'infrastructure de transport en commun de manière à en faciliter son usage; de « hausser à 30 % la part modale des déplacements effectués en transport en commun à la période de pointe du matin d'ici 2021 » (p.147) par la modernisation et le développement du réseau de transport en commun métropolitain; et de « favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine » (p.147) par la définition du Réseau vélo métropolitain;
- Le **Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015** (Ville de Montréal, 2010) adopté en 2010 (et en cours de révision) s'engageait, lui, à réduire la dépendance à l'automobile, à apaiser la circulation et à aménager des quartiers durables, de manière à « Réduire de 30 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020 par rapport à 1990 » et de« Réduire de 25 % le solde migratoire entre Montréal et la banlieue d'ici 2012 »;
- Le **Plan stratégique 2020** de la Société de transport de Montréal (STM, 2012) vise une hausse de l'achalandage de 40 % pour l'ensemble de ses services de transport en commun. Elle compte notamment améliorer son offre de service du réseau de métro de 26 % et celle des autobus de 32 % (p.15). En 2010, l'offre de service d'autobus affichait déjà une hausse d'environ 15 % par rapport à 2006 et les distances parcourues en métro affichaient une hausse de quelque 30 % comparativement à 2006 (p.1). C'est grâce à son Programme d'amélioration de service en transport en commun (PASTEC) lancé en 2007 et financé à parts égales par le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal qu'elle a pu augmenter ainsi l'offre de service (p.9);
- Le **Plan de transport 2008, Réinventer Montréal** (Ville de Montréal, 2008) propose 21 chantiers dont une douzaine pourraient avoir des impacts directs sur les déplacements vers l'UQAM et dans sa proximité. Ceux-ci concernent la bonification de l'offre des modes de déplacements alternatifs à l'auto solo, l'amélioration des infrastructures de transport collectif et le développement d'aménagements urbains sécuritaires et favorables aux déplacements piétons;
- Le **Programme particulier d'urbanisme (PPU) du Quartier Latin** (Ville de Montréal, 2012), outre de marquer la présence du cœur de l'UQAM, lui, se donne comme orientation de favoriser les

moyens de transport actifs et collectifs en assurant la sécurité des intersections, en augmentant la disponibilité de stationnements pour vélo (p.66) et en équilibrant le partage du domaine public entre les différents moyens de transport. Il propose aussi de réduire la place de l'automobile sur la rue Saint-Denis, particulièrement durant la saison estivale (p.62) et d'éliminer le stationnement de surface hors rue (p.68). D'améliorer la signalisation à la sortie des stations de métro (p.66) est aussi une orientation importante pour faciliter les déplacements en transport en commun.

Changements dans les infrastructures de transport sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal

Depuis 2005, plusieurs changements dans les infrastructures de transport peuvent être identifiés :

- L'ajout de trois nouvelles stations de métro à Laval depuis 2007 sur le prolongement de la ligne Orange et l'augmentation de service des trains de banlieue de l'AMT (CMM, 2012);
- L'augmentation graduelle de service de transport en commun de 16 % entre 2006 et 2011 sur tout le territoire de la CMM (CMM, 2012);
- L'augmentation du nombre de places de stationnement incitatif, passant de 28 000 places en 2007 (AMT, 2008), à 31 000 places en 2011 (AMT, 2012);
- L'expansion générale du réseau cyclable à Montréal qui est passé de 372 km en 2005 (Vélo Québec, 2006) à 400 km en 2008 (Ville de Montréal, 2008). Alors que l'objectif du Plan de transport était de « Doubler le réseau cyclable de Montréal en 7 ans » [chantier 13] (Ville de Montréal, 2008), Normandin (2015) rapporte qu'en janvier 2015, on comptait 680 km de piste cyclable;
- L'inauguration du système de vélo en libre-service BIXI en 2009 (Maltais, 2009);
- La mise en place d'un nouveau système d'autopartage en libre-service Car2Go depuis novembre 2013 (Templier, 2013), bien que celui-ci ne dessert toujours pas directement le campus central de l'UQAM.

Changements à proximité de l'UQAM

Localisé au-dessus de la station de métro Berri-UQAM, au croisement d'infrastructures de transport en commun majeur, et au-dessus de la station Place-des-Arts, l'accès à l'UQAM est intimement lié à la qualité du service de transport en commun. La position centrale de l'UQAM dans la région et sa proximité au centre-ville en fait aussi un lieu où l'accès par modes actifs est favorable. Dans une analyse comparant des enquêtes similaires menées dans les quatre universités de la ville entre 2004 et 2008, Cotnoir (2008, p.49) a identifié l'UQAM comme étant celle ayant le plus haut taux d'usage du transport en commun pour accéder à l'université (70 % contre entre 55 et 60 % pour les trois autres). Par contre l'Université McGill dominait au niveau des transports actifs (près de 30 % contre 6% pour l'UQAM). C'est possiblement là où les plus grands gains peuvent être obtenus.

Des changements importants ont été nombreux dans le secteur de l'UQAM depuis l'enquête de 2006. Soit par une amélioration de l'accès par les modes de transport alternatifs, soit par l'attraction de

nouveaux déplacements dans un point névralgique du système de transport, ces changements peuvent influencer les déplacements vers l'UQAM. Notons par exemple :

- L'ouverture de la Bibliothèque nationale (BAnQ) en 2005 dont le site a été choisie parce qu'il était près de plusieurs institutions culturelles et d'enseignement (Lefebvre et Dubois, 2006);
- L'agrandissement du complexe des sciences terminé en 2005 et la consolidation de ce pôle comme second campus de l'UQAM, ce qui a comme effet de répartir les membres de la communauté sur deux pôles majeurs³;
- L'aménagement de la Place des Festivals et son inauguration en septembre 2009 qui consolide ce pôle d'activité⁴;
- La densification de l'offre de transport en commun de la STM desservant l'UQAM, une douzaine de lignes sont actuellement en service. Pour pallier la saturation de la ligne Orange, la STM comptait d'ailleurs en 2012 « augmenter son offre de service de bus pour transporter une partie de la clientèle de ce tronçon de métro afin d'en améliorer le confort. La mise en place de lignes de bus à arrêts limités sur les artères nord-sud parallèles à la ligne Orange, ou de lignes express sur les axes est-ouest, qui se rendent directement au centre-ville, permettra d'offrir des solutions de rechange en appui au métro » (STM, 2012; p.41). Il n'a pas été possible d'identifier ici à quel point cet objectif s'est concrétisé;
- L'ouverture de la piste cyclable du boulevard Maisonneuve, en 2007, qui relie les deux campus principaux de l'UQAM, croise la piste cyclable de la rue Berri, et fournit un accès vélo de qualité vers l'ouest de la ville (Beauvilliers, 2007);
- L'installation de bornes BIXI (9 au campus central et 3 au complexe des sciences Pierre Dansereau⁵) ainsi que l'augmentation des supports à vélos disposés autour des différents campus et bâtiments de l'UQAM;
- L'ajout d'espace de stationnement à vélo sur le campus de l'UQAM depuis 2005. Bien que vélo Québec en répertorie 430 en 2010 (Vélo Québec, 2010 p.16), le ratio de place par effectif de population (1 pour 105) est bien en deçà de celui de 1 place pour 20 étudiants ou employés recommandés dans le rapport; et bien moins favorable que celui des autres Universités de l'île.
- La réalisation du projet du Programme Particulier d'urbanisme (PPU) du Quartier des spectacles, qui réaffirme la volonté de créer un milieu de vie urbain (Ville de Montréal, 2012). Dans son mémoire, l'UQAM a salué cette initiative et a affirmé parmi une liste de priorités sa volonté de contribuer à l'aménagement du mobilier urbain sur le Boulevard de Maisonneuve, axe fédérateur entre les deux campus, ainsi que d'encourager la valorisation du patrimoine bâti sur la rue Saint-Denis (Université du Québec à Montréal, 2012). Le réaménagement des étroites entrées du métro Berri-UQAM est également identifié comme priorité de l'UQAM.

³ UQAM, s.d. «À propos de l'UQAM» <www.uqam.ca/apropos/historique.php> Consulté le 8 mai 2015

⁴ Ville de Montréal, s.d. « Place des Festivals, rues Balmoral, Mayor et Jeanne-Mance » <http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7557,123529572&_dad=portal&_schema=PORTAL> Consulté le 8 mai 2015

⁵ UQAM, s.d. «BIXI près de l'UQAM» <<http://developpement-durable.uqam.ca/velo/bixi.html>> Consulté le 8 mai 2015.

L'inauguration du CHUM et de son centre de recherche, des générateurs importants de déplacements à proximité de l'UQAM et la reconversion projetée de l'Ilot voyageur suggèrent que les déplacements actifs et en transport en commun continueront d'augmenter dans ce secteur (Ville de Montréal, 2012). De bien comprendre les habitudes de déplacements, la satisfaction et les préférences des membres de la communauté de l'UQAM face à l'accès aux campus devrait aider la prise de décisions quant aux aménagements futurs nécessaires.

C'est dans ce contexte favorable à l'élaboration d'un plan de gestion des déplacements et au développement de partenariats que les institutions et établissements d'enseignement sont appelés à agir. En effet, pour atteindre ses objectifs, la ville prévoyait en 2008 «demander au gouvernement du Québec d'obliger les Institutions et les employeurs de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) regroupant plus de 100 employés à développer un plan de gestion des déplacements de leurs employés et d'en assurer le financement par le biais de la Politique québécoise sur le transport collectif» (Ville de Montréal, 2008 p.125). Si ce financement ne s'est pas concrétisé, l'UQAM a néanmoins décidé de lancer le processus d'élaboration d'un plan par la tenue de la présente enquête de mobilité.

L'enquête

Échantillonnage

L'enquête a été menée entre le 31 mars et le 16 mai 2014 auprès des étudiants et employés de l'UQAM. Le sondage a été mené durant cette période pour pouvoir être apparié et comparé aux données d'un sondage similaire mené en 2006. Cette comparaison plus détaillée fera l'objet d'études subséquentes.

L'enquête a été administrée par internet via l'infrastructure d'enquête du Service de planification académique et de recherche institutionnelle de l'UQAM (SPARI). Les participants ont été contactés par leur adresse institutionnelle (@courrier.uqam.ca et @uqam.ca). Seuls les participants ayant reçu un message ont pu remplir le questionnaire. Des questionnaires papier ont aussi été distribués pour rejoindre certains corps de métier n'utilisant pas de postes de travail et pour lesquels peu de réponses ont été enregistrées dans la première semaine d'enquête.

Les répondants de l'enquête sont issus d'un échantillonnage aléatoire stratifié non proportionnel en fonction de l'appartenance primaire au groupe des étudiants et des employés de l'UQAM à l'hiver 2014. Pour tenir compte des effectifs bien moindres d'employés que d'étudiants, 100 % des employés (4887) ont été échantillonnés, alors que 30 % (11 550) des étudiants ont reçu l'invitation à participer. Au total, l'enquête contient 4182 questionnaires complets, dont 17 questionnaires papier complétés. La base de données contient aussi 465 questionnaires incomplets et 21 refus enregistrés. Le taux de réponse total sur questionnaires complets s'élève à 25,4 % (Tableau 1), des résultats similaires à ceux obtenus lors de l'enquête de mobilité de l'Université McGill (Jacques et coll., 2011). La participation étudiante a été plus faible (18,4 %) que celle des employés (42,1 %). Cette différence est possiblement en partie due au fait que l'enquête a eu lieu durant la fin de la session, période particulièrement occupée pour beaucoup d'étudiants. Dans 95 % des cas (19 fois sur 20), la marge d'erreur sera de $\pm 1,5$ %.

Tableau 1 : Taux de réponse détaillé de l'enquête

Strates	Population	Échantillon	Envois	Questionnaires	Taux de réponse
Étudiants	38 515	30 %	11 550	Total : 2511 Complet : 2124	21,74 % 18,39 %
Employés	4887	100 %	4887	Total : 2411 Complet : 2058	49,33 % 42,11 %
Total			16 437	Total : 4922 Complet : 4182	29,94 % 25,44 %

Le questionnaire

Les questions portent sur les déplacements vers l'UQAM, les déplacements à l'intérieur et aux environs de l'UQAM, ainsi que les perceptions et préférences des participants par rapport aux options de transport. Le déploiement de l'enquête sur une plate-forme informatique a permis de créer des embranchements et de poser des questions spécifiques en fonction des réponses déjà obtenues. Par exemple, seuls les automobilistes ont été amenés à fournir des réponses sur l'usage des stationnements. Le nombre de réponses peut donc varier en fonction de la non-réponse réelle ou du fait qu'un répondant n'a pas dû répondre à une question particulière. Les thématiques des 15 sections du questionnaire sont détaillées dans le Tableau 2.

Tableau 2 : Thématiques du questionnaire

Sections	Questions	Description
1	3 à 5	Évaluation des ressources en transport dont disposent les répondants, niveau d'accessibilité à pied des modes de transport alternatifs, le train de banlieue, l'autobus, les bornes BIXI ou le service Communauto et connaissance perçue des services de transport en commun
2	6 à 15	Mode de résidence, raisons pour le choix de mode de résidence, présence de mineur dans le ménage, municipalité d'appartenance
3	16 à 18	Campus principal et secondaire et mode de déplacement généralement employé entre les campus
4.1	19 à 27	Fréquentation de l'UQAM au cours des derniers mois, et durée des trajets entre la résidence des répondants et l'UQAM selon le mode de transport
4.2	28 à 35	Fréquentation de l'UQAM au cours des 7 derniers jours, heures d'arrivée et de départ et mode employé selon le jour
5	36 à 40	Services liés au transport en commun au cours des 12 derniers mois.
6	41 à 45	Utilisation des stationnements, des services Car2Go et Communauto, fréquence du covoiturage et les moyens employés pour organiser le covoiturage
7	46 et 47	Utilisation du vélo au cours des 12 derniers mois et des services destinés aux cyclistes
8	48 et 49	Emploi de la marche ou d'autres modes actifs au cours des 12 derniers mois
9	50 à 56	Fréquentation des établissements dans les environs de l'UQAM au cours des 7 derniers jours
10	57 à 62	Satisfaction par rapport aux modes de transport utilisés
11	63 et 64	Préférences en matière de transport
12	65 à 69	Améliorations des services de transport
13	70 à 72	Télétravail
14	73 et 74	Emploi étudiant
15	75 à 77	Commentaires et suggestions

Les données produites devraient permettre de qualifier ou de quantifier les retombées d'interventions urbanistiques dans le quartier, les modifications aux services, aux infrastructures et aux politiques de déplacement de l'UQAM, et les changements dans le réseau ou dans les politiques de transport en commun. Outre les questions ouvertes en fin de questionnaire, beaucoup de questions permettaient d'ajouter des commentaires textuels de manière à augmenter la qualité des données.

Parmi les thématiques non couvertes et d'intérêt, on note que la sécurité des membres de la communauté lors de leur déplacement n'a pas été explicitement considérée ni la situation des personnes à mobilité réduite. Des efforts de collecte plus spécifiques pourraient être déployés dans de futures enquêtes.

Certificat d'éthique

L'enquête a fait l'objet d'une évaluation par le Comité institutionnel d'éthique de la recherche avec des êtres humains (CIÉR, certificat A-130048). Seules les données anonymes ont été transférées au groupe de recherche. Pour inciter à la participation, un tirage a été effectué auprès des répondants ayant rempli le questionnaire. Étant donné que la durée du questionnaire était d'environ 25 minutes, le comité a jugé que le tirage était un incitatif raisonnable à la participation. Les participants ont couru la chance de gagner :

- 1 titre de transport annuel de l'ATM (valeur approximative de 3 000 \$);
- 4 titres de transport mensuels de l'AMT (valeur approximative de 250 \$ l'unité);
- 4 chèques cadeaux de 20 \$ de la COOPUQAM.

Redressement de l'enquête

Les graphiques suivants (Figure 1) présentent les proportions d'hommes et de femmes, étudiants et employés, dans la population (base de sondage connue) et dans l'échantillon de questionnaires complétés. On remarque que particulièrement parmi la population étudiante, les jeunes femmes sont surreprésentées et les jeunes hommes sous-représentés, alors que c'est dans les groupes de 46 à 55 ans⁶ que l'on voit de plus grandes différences parmi les employés.

Pour s'assurer de la représentativité de l'échantillon, les données ont été pondérées en fonction du produit de l'inverse de la probabilité d'inclusion et du taux de non-réponse par strate, selon la formule

$$W = (1/(n/N)) * (n/nr) \quad \text{Où :}$$

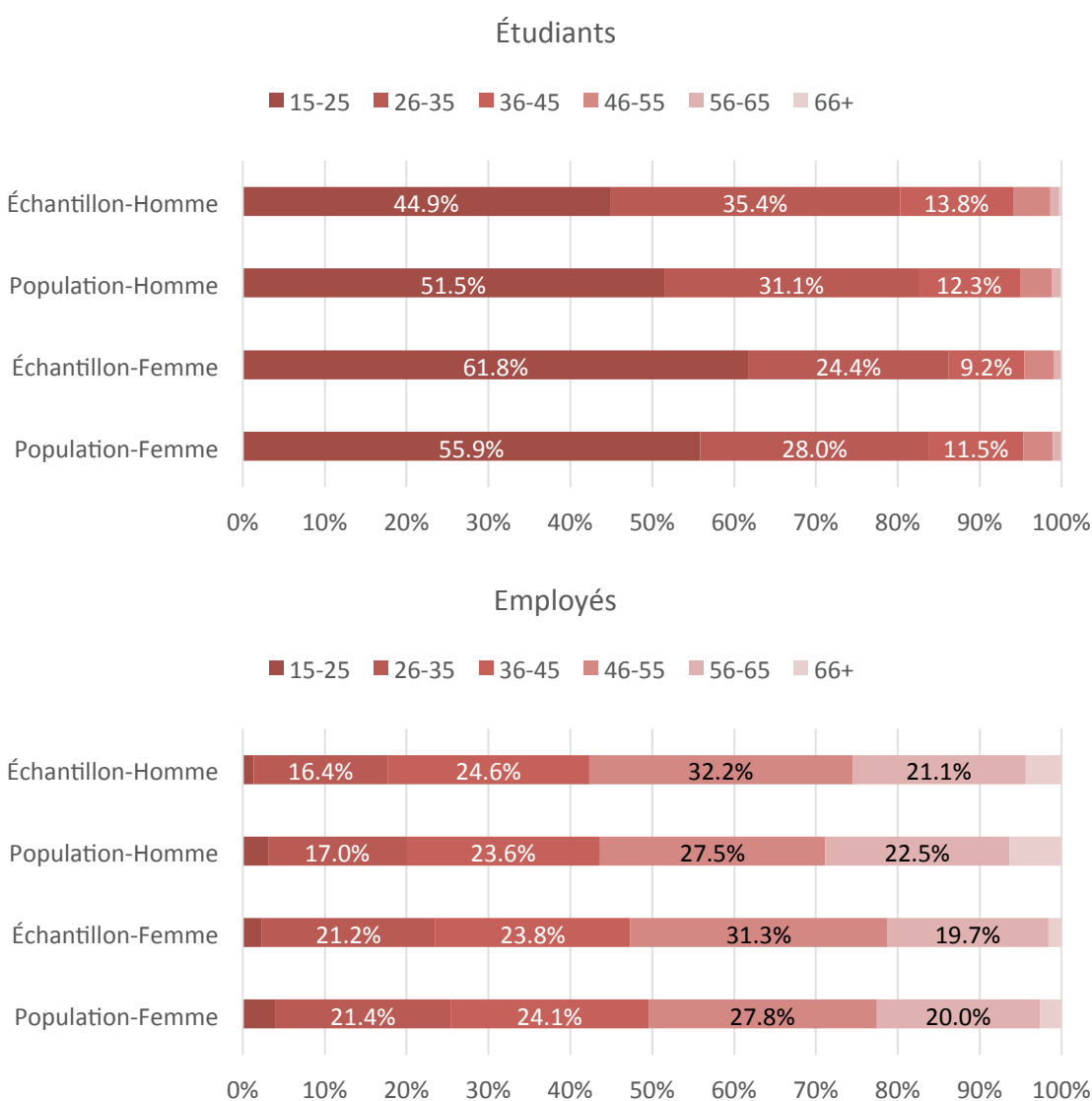
W est la pondération produite pour un groupe de répondants, N est la population de l'université, n est la taille de l'échantillon et nr est la taille des groupes de répondants. Cette approche est celle proposée par Statistique Canada dans son guide de méthodes d'enquêtes (Statistics Canada, 2010).

Les facteurs de pondération (ou d'expansion) permettent d'ajuster les résultats de manière à être plus représentatif de la population. Ils permettent aussi de projeter les résultats obtenus dans le sondage à la

⁶ Les bornes des groupes d'âge sont inhabituelles du fait que le rabais étudiant pour les titres de transport en commun s'applique aux moins de 26 ans. D'où la borne supérieure du premier groupe d'âge : 25 ans.

population entière de l'UQAM. Ces facteurs ont été calculés en mettant en comparaison les répondants à l'enquête à ceux de la population de l'UQAM en fonction du statut (étudiant ou employé), du sexe et du groupe d'âge (6 catégories). Ainsi, les étudiants, selon l'âge et sexe, représentent entre 9 et 26 étudiants dans la population, et les employés, selon l'âge et sexe, représentent entre 2 et 6 employés dans la population. Ces différences sont dues au fait que l'échantillonnage était non proportionnel⁷.

Figure 1 Comparaison entre la population réelle et les répondants à l'enquête



⁷ Note : La base d'enquête a exclu les étudiants et employés des campus en région, des programmes délocalisés et ne compte qu'une fois les étudiants inscrits à plus d'un programme. Les données utilisées pour pondérer l'échantillon excluent donc aussi ces étudiants. La pondération est donc basée sur un univers de 38 507 étudiants et de 4884 employés selon des données fournies par le SPARI. L'univers de l'enquête diffère donc des données disponibles sur « L'UQAM en chiffres », <<http://www.uqam.ca/apropos/>> Consulté le 8 mai 2015.

Les pourcentages présentés dans ce rapport représentent des données pondérées et donc plus représentatives de la population à l'étude. Dans certains cas, comme pour calculer le nombre total d'individus voyageant sur certaines lignes de métro, on a calculé les valeurs totales projetées à la population à l'aide des facteurs d'expansion. Notons finalement que lorsque l'on présente les données en fonction de quatre groupes (étudiants du premier cycle, étudiants des cycles supérieurs, professeurs et cadres, et autres employés), 45 répondants ont des informations incomplètes.

Représentation géographique

À l'aide des codes postaux disponibles via le Registrariat et le Service des ressources humaines, la distance à vol d'oiseau entre le campus central de l'UQAM et les résidences de l'ensemble des étudiants et employés ont pu être calculées grâce au logiciel ArcGIS 10.1 (système d'information géographique). Étant donné que le sondage demandait le code postal ou l'intersection la plus proche des participants, nous avons pu géolocaliser les répondants au sondage, calculer les distances par rapport au campus central, les catégoriser en groupes de distances, et mettre en comparaison ces données à la base de sondage de la population entière (Tableau 3). Les Figures 35 et 36 en annexe présentent la distribution des employés et étudiants sur des cartes de la région métropolitaine de Montréal.

Tableau 3 Distance entre la résidence et l'UQAM pour la population de l'UQAM et les participants à l'enquête

	Population générale				Répondants*			
	Étudiants		Employés		Étudiants		Employés	
	Total	%	Total	%	Total	% pondéré	Total	% pondéré
Moins de 1 km	1017	2,7	155	3,2	86	4,2	52	2,8
1 km à moins de 5 km	8273	21,6	1469	28,8	588	29,1	602	31,8
5 km à moins de 10 km	10 928	28,5	1409	28,8	609	30,6	520	27,2
10 km à moins de 20 km	8212	21,4	865	17,7	364	17,5	374	19,1
20 km à moins de 50 km	7624	19,9	759	15,5	344	16,7	320	16,6
50 km et plus	2293	6,0	230	4,7	41	2,0	48	2,5
Total	38 347	100 %	4887	100 %	2032	100 %	1916	100 %

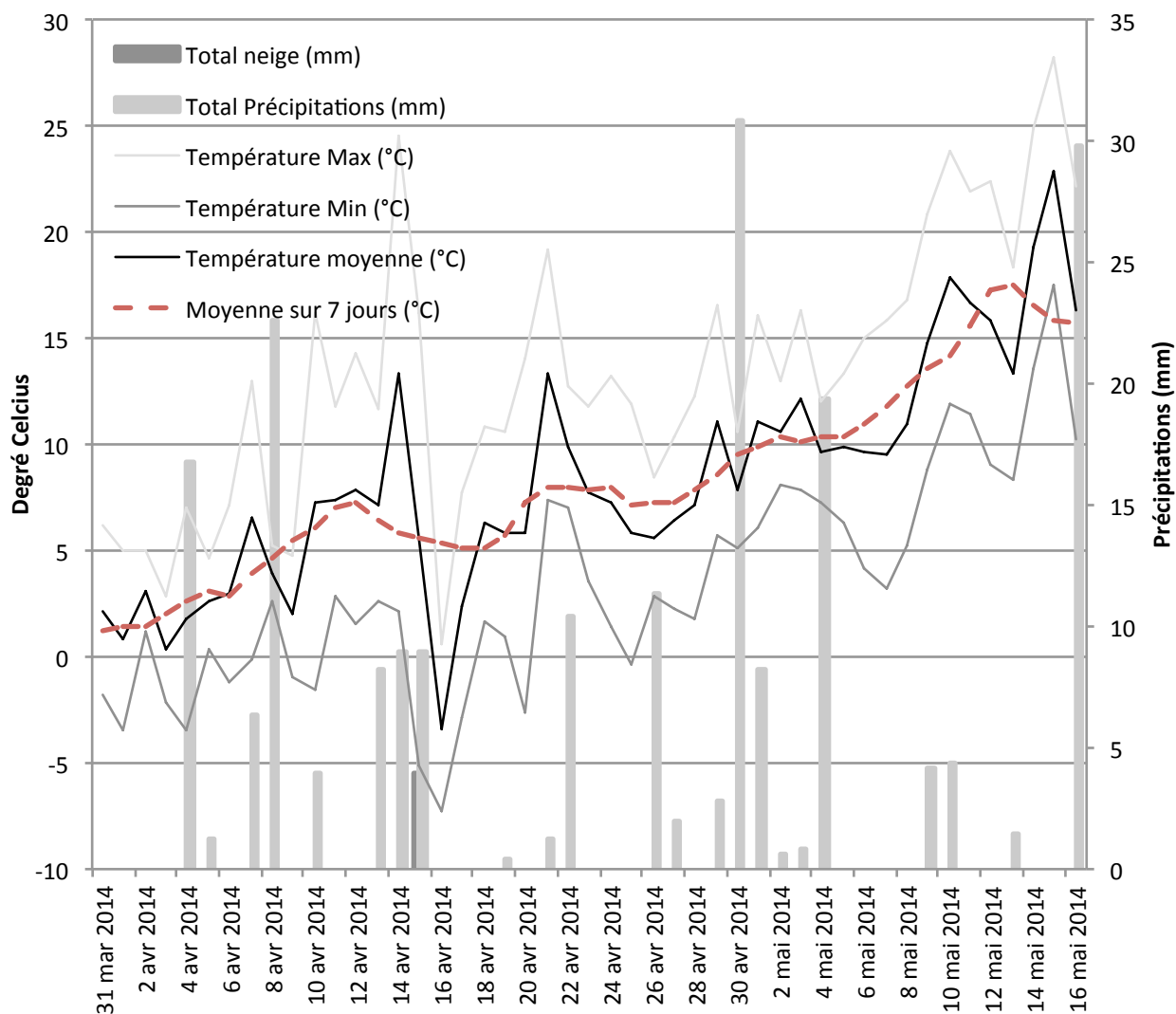
*Note : 234 répondants n'ont pas fourni assez d'information pour identifier leur lieu de résidence.

Parmi les répondants à l'enquête, 28 % résident à moins de 5 km de l'UQAM alors que la proportion est de 25 % dans la population en général (les totaux des répondants et de la population ne sont pas présentés dans le tableau). Même si les données de la population générale et des répondants à l'enquête sont comparables, on note qu'une plus grande proportion des répondants à l'enquête réside à moins de 5 km de l'UQAM. On note aussi qu'une plus grande proportion de la population totale des employés réside à moins de 5 km par rapport aux étudiants. Pour les étudiants, ces différences sont possiblement dues au fait que l'adresse donnée au moment de l'inscription peut être celle de la résidence des parents, et non celle où l'étudiant emménage pour la durée des études.

Conditions météorologiques durant la période d'enquête

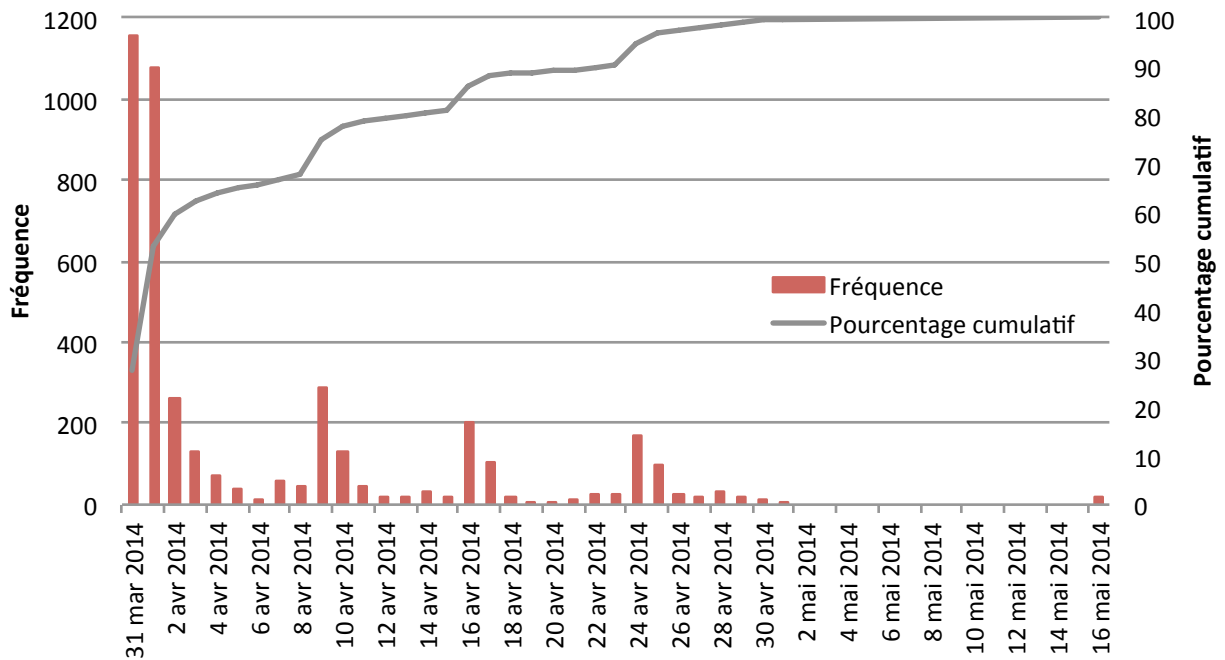
Des données tirées du site d'environnement Canada permettent de dresser le portrait des conditions météorologiques durant la période d'enquête (Figure 2). La température a été particulièrement froide au printemps 2014, et une vingtaine de journées de précipitation ont été enregistrées. Une grande partie des questionnaires ont été saisis le 31 mars et le premier avril 2014 (Figure 3). Les messages de rappel ont provoqué trois vagues de réponse distinctes.

Figure 2 Conditions météorologiques durant la période d'enquête (données d'Environnement Canada, Station Montréal / Pierre Elliott Trudeau *)



* (Source : Gouvernement du Canada. 2015. Rapport de données quotidiennes pour mars et avril 2014 <http://climat.meteo.gc.ca/climateData/dailydata_f.html?StationID=5415&timeframe=2&cmdB1=Go&Year=2014&Month=3&Day=22> Consulté le 23 mars 2014.

Figure 3 Répondants à l'enquête par jour de terrain (n=4182)



Résultats

Section 1. Caractéristiques de la population à l'étude

1.1. Caractéristiques sociodémographiques des individus de l'échantillon

L'échantillon à l'étude est composé dans les proportions suivantes d'hommes et de femmes par groupes d'âge dans les 4 grandes catégories de statut à l'UQAM (Tableau 4).

Tableau 4 Âge et sexe par groupe de la communauté de l'UQAM (%)

	Premier cycle	2e et 3e cycle	Professeurs et cadres	Autres employés	Total
Total (répondants)	1615	499	559	1464	4137
Âge (%)					
15-25	63,5	28,2	0,0	4,7	49,1
26-35	23,3	45,7	9,2	23,3	27,7
36-45	9,4	18,8	25,5	23,2	13,0
46-55	3,2	5,2	28,7	27,5	6,4
56-65	0,6	1,8	29,4	18,1	3,2
66+	0,0	0,3	7,2	3,3	0,6
Sexe (%)					
Femme	61,8	59,1	43,0	56,4	60,2

1.2. Caractéristiques des situations et lieux de résidence

Différentes caractéristiques associées au lieu de résidence, à la situation d'habitation et à la composition des ménages peuvent modifier l'accès à différentes ressources de transport. Par exemple, la poursuite de la résidence chez les parents peut faire en sorte que certains étudiants maintiennent un lieu de résidence à une plus grande distance de l'UQAM, tandis que la collocation permet de se rapprocher de l'UQAM en donnant accès à des loyers plus raisonnables. De plus, les étudiants-parents peuvent être contraints à posséder une automobile pour les déplacements familiaux et les épicerie plus volumineuses.

Les situations de résidence sont plus variées chez les étudiants que les employés de l'UQAM (Tableau 5). Les étudiants qui ne résident pas chez leurs parents demeurent seuls, en colocation ou en couple (avec ou sans enfant). Plus de 30 % des étudiants de premier cycle choisissent de continuer à habiter chez leurs parents, alors que c'est seulement le cas pour 10 % des étudiants des cycles supérieurs. Pour ce qui est des professeurs et cadres, près de 80 % d'entre eux habitent en couple avec ou sans enfant, valeur qui chute à 65 % pour les autres employés. Il est à noter que pour les données présentées dans ce rapport, les pourcentages sont arrondis et ne totalisent donc pas toujours 100 %.

La composition des ménages où résident les membres de la communauté de l'UQAM peut influencer les modes de déplacement. On trouve qu'entre 35 et 40 % des professeurs, cadres et autres employés vivent avec une ou plusieurs personnes âgées de moins de 18 ans dans leur ménage. La proportion passe à environ 25 % dans le cas des étudiants. Selon le statut d'étudiant ou d'employé, entre 40 et 60 % des 1248 répondants résidant dans des ménages comprenant une ou des personnes de moins de 18 ans comptent un ou des enfants de moins de 6 ans. Les étudiants du 2^e et 3^e cycle ont plus fréquemment de jeunes enfants dans leur ménage par opposition aux étudiants du 1^{er} cycle.

Pour la population entière de l'UQAM, les valeurs projetées des données de l'enquête suggèrent que quelque 4700 membres de la communauté (550 répondants) ont des enfants de moins de 6 ans qui pourraient potentiellement utiliser le service de garderie de l'UQAM. Les données ne permettent pas toutefois de déterminer la proportion de ces enfants de 5 ans et plus, en âge d'aller à la maternelle. Un entretien courriel avec Laurent Forget, Directeur du CPE de l'UQAM (3 avril 2013) nous a informé que quelques 160 places sont disponibles dans les trois centres de petite enfance (CPE) de l'UQAM au moment de l'enquête et que quelque 200 demandes sont faites chaque année. Un CPE additionnel sera inauguré durant l'été 2015 pour répondre à la demande (Le CPE Tortue têtue).

La distribution des régions de résidence fait état de l'intérêt des membres de la communauté de l'UQAM à demeurer sur l'île de Montréal, dans les zones plus centrales (Tableau 6). La grande majorité des membres de la communauté résident dans le secteur Montréal-centre et centre-ville tel que défini par l'AMT (AMT, 2009). Hors de cette zone, c'est sur la Rive-Sud et dans la Couronne Sud que l'on retrouve des parts plus élevées de membres de la communauté. Le métro de Longueuil et sa connexion directe avec la station de Berri-UQAM renforcent le lien de proximité entre l'UQAM et la Rive-Sud. La mise en service du Métro de Laval permet aussi depuis avril 2007 d'accéder au campus de l'UQAM en 30 minutes (selon Google maps) depuis la station Montmorency.

Tableau 5 Situation d'habitation et présence d'enfants dans le ménage (%) [Q6 à 8]

	Premier cycle	2e et 3e cycle	Professeurs et cadres	Autres employés	Total
Total	1615	499	559	1464	4137
Situation d'habitation (%)					
Chez vos parents ou membres de la famille	34,8	10,1	0,4	1,9	25,7
Seul(e) avec ou sans enfants	12,8	18,4	19,3	29,3	15,6
En couple avec ou sans enfant	27,9	49,7	78,8	64,7	37,3
En colocation	22,4	20,3	0,4	3,4	19,7
Résidence de l'UQAM	1,7	1,6	0,2	0,0	1,5
Autre	0,4	0,0	1,0	0,7	0,4
Personnes âgées de moins de 18 ans dans le ménage (%)					
Aucune	76,5	73,3	60,1	64,9	74,3
Une personne	12,8	12,0	15,8	15,5	13,0
Deux personnes	7,5	10,8	17,6	15,6	9,2
Trois et plus	3,2	4,0	6,5	4,1	3,6
Personnes âgées de moins de 6 ans dans les ménages avec mineurs (%) (n=1248)					
Aucune	61,7	41,5	55,0	54,9	56,0
Une personne	27,9	43,7	29,4	31,5	31,9
Deux personnes	9,7	14,1	15,1	12,4	11,2
Trois et plus	0,8	0,7	0,5	1,1	0,8

Tableau 6 Région de résidence telle que définie par l'AMT (n=4182) [Q9]

	Étudiants	Employés	Total
Total	2150	2032	4182
	%	%	%
Montréal-centre / Centre-ville	55,7	54,0	55,5
Montréal Ouest	2,2	2,2	2,2
Montréal Est	4,7	2,7	4,5
Laval	5,6	6,8	5,7
Rive-Sud	10,0	13,6	10,5
Couronne Nord	7,4	5,2	7,1
Couronne Sud	8,5	9,5	8,6
Autres	6,0	6,0	6,0

1.3. Raisons principales liées au choix de résidence et à la localisation

Parmi les répondants, 5,4 % des étudiants et 1,8 % des employés disent ne pas avoir choisi leur lieu de résidence. C'est par exemple le cas pour les étudiants qui auraient préféré vivre ailleurs, mais qui continue à vivre chez leurs parents pour éviter des frais de location pour la durée des études. Pour les autres, différentes raisons justifient cette décision qui peut influencer de manière importante les choix de modes de transport et les temps de déplacements pour se rendre à l'UQAM. On constate que l'« attrait du quartier et sa qualité de vie », la « proximité de lieux d'activités et de vie » et « le montant du loyer/hypothèque » sont les trois raisons qui sont rapportées le plus fréquemment comme étant la raison principale du choix de lieux de résidence (Figure 4). La « qualité de la desserte en transport en commun », si elle est rarement la première raison du choix du lieu de résidence, fait souvent partie des trois principales raisons associées au choix du lieu de résidence, tant pour les étudiants que les employés. « L'attrait du quartier » et « le montant de l'hypothèque ou du loyer » sont respectivement mentionnées par les employés et les étudiants comme étant les principales raisons pour le choix du lieu de résidence.

Section 2. Ressources en transport

2.1. Portrait des ressources de transport disponibles

En ce qui a trait au transport, une première question dressait un portrait des options de mobilité des répondants (Figure 5). On remarque dans l'ensemble un **taux de possession élevé de titre mensuel de transport en commun**, soit près de trois quarts de la population, et un **accès important au transport motorisé**. Deux tiers des personnes disposent d'un permis de conduire et près de 50 % partagent ou possèdent leur propre automobile. C'est près d'un tiers de la population qui possède un vélo fonctionnel.

Les portraits des différents groupes de la population diffèrent particulièrement pour certaines de ces ressources. Une plus faible proportion des professeurs et cadres possède un titre mensuel de transport en commun, tandis qu'une plus forte proportion d'entre eux possède un vélo fonctionnel et un abonnement à BIXI. C'est parmi les professeurs et cadres ainsi que les autres employés que l'on retrouve la plus forte proportion d'individus disposant d'un permis de conduire. Un plus fort pourcentage des professeurs, cadres et autres employés que d'étudiants partage un véhicule avec des membres de leur ménage. Les étudiants de premier cycle ont un taux de possession d'automobile similaire à celui des employés. Dans l'ensemble, le covoiturage est plus populaire chez les étudiants que les employés.

Figure 4 Raisons principales du choix du lieu de résidence (n=3402) [Q13 à 15]

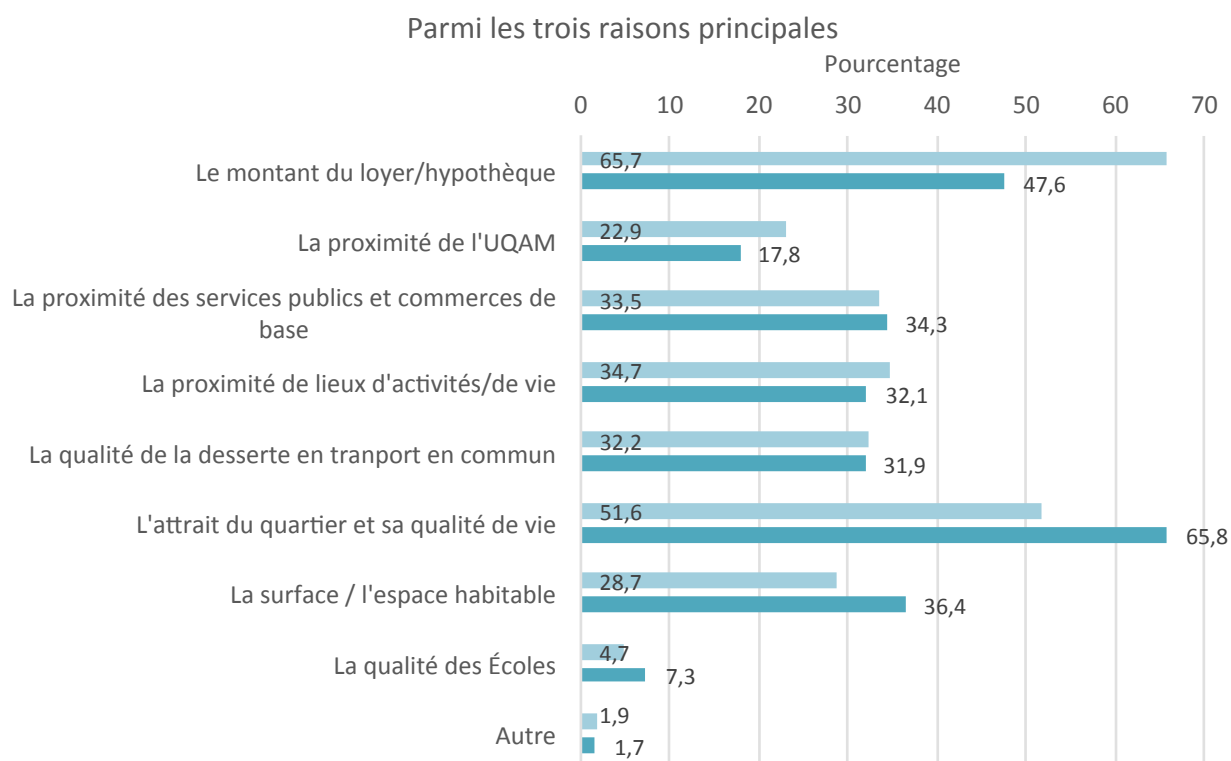
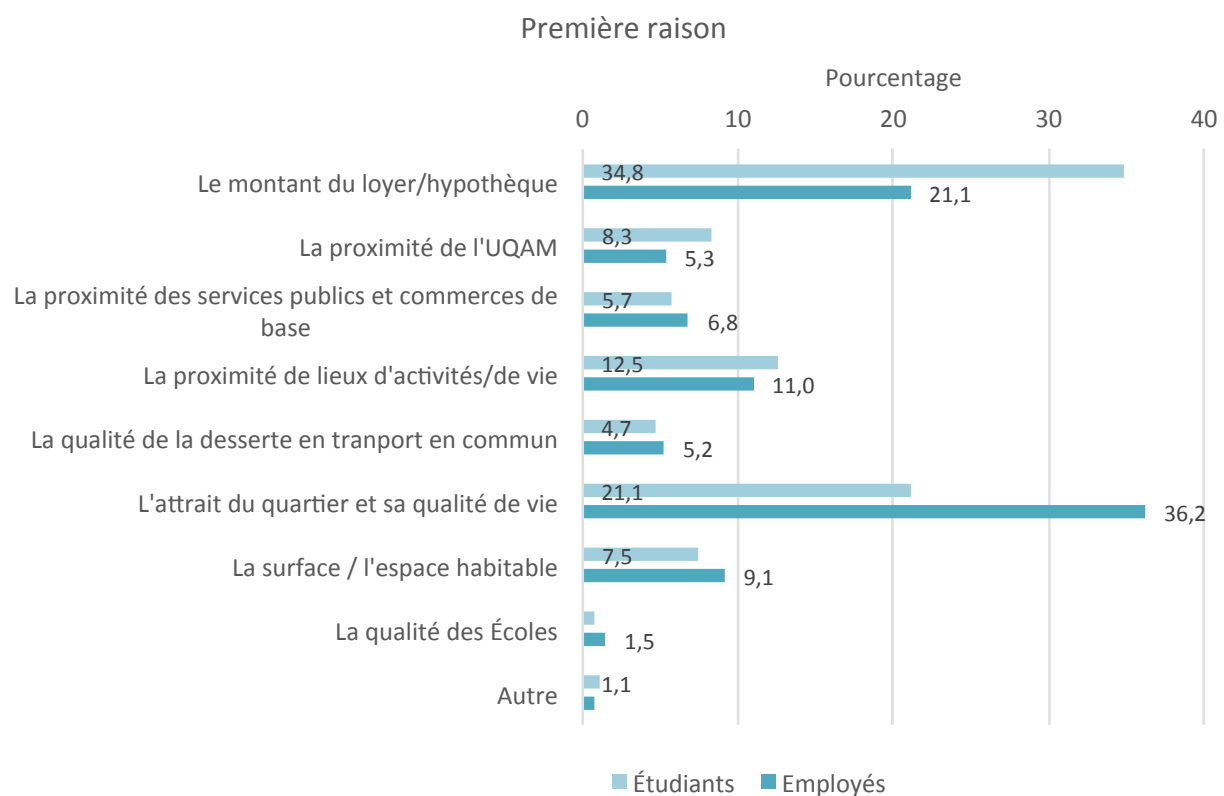
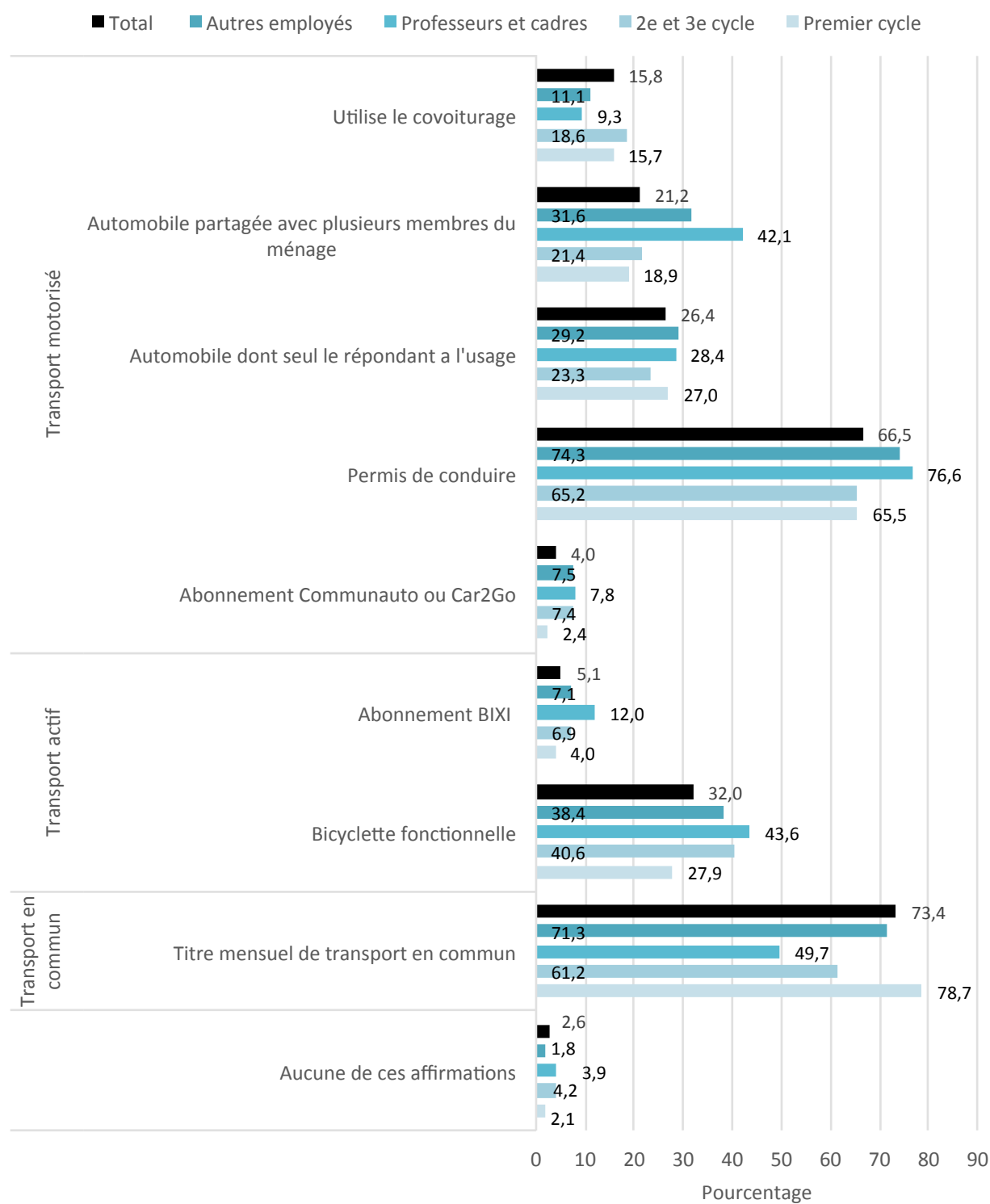


Figure 5 Parmi les affirmations suivantes, lesquelles correspondent à votre situation actuelle? (n=4137) [Q3]



2.2. Proximité aux services de transport alternatif

L'accès physique aux différents modes de transport alternatifs est également variable (Tableau 7). En termes de proximité, le métro remporte la palme d'or : plus de 80 % des répondants rapportent résider à moins de 5 minutes de marche d'une station de métro, un résultat surprenant considérant les cartes présentées en annexe. La localisation des arrêts d'autobus semble étonnamment méconnue par les uqamiens alors que le métro lui possède une plus grande visibilité. Si l'on considère que les stations de métro ont très souvent des arrêts d'autobus, permettant une liaison, ces résultats démontrent à quel point les arrêts d'autobus manquent de visibilité, même pour une population utilisant majoritairement le transport en commun. Pour ce qui est des bornes BIXI, aussi très accessibles, la proportion passe à près d'un répondant sur trois. Lorsque l'on compare étudiants et employés, la grande différence se trouve dans l'accès à Communauto; les employés tendent à en être plus près et à être moins nombreux à ne pas connaître leur localisation.

Tableau 7 À combien de minutes de marche de votre lieu de résidence se situent approximativement ces moyens de transport? [Q4]

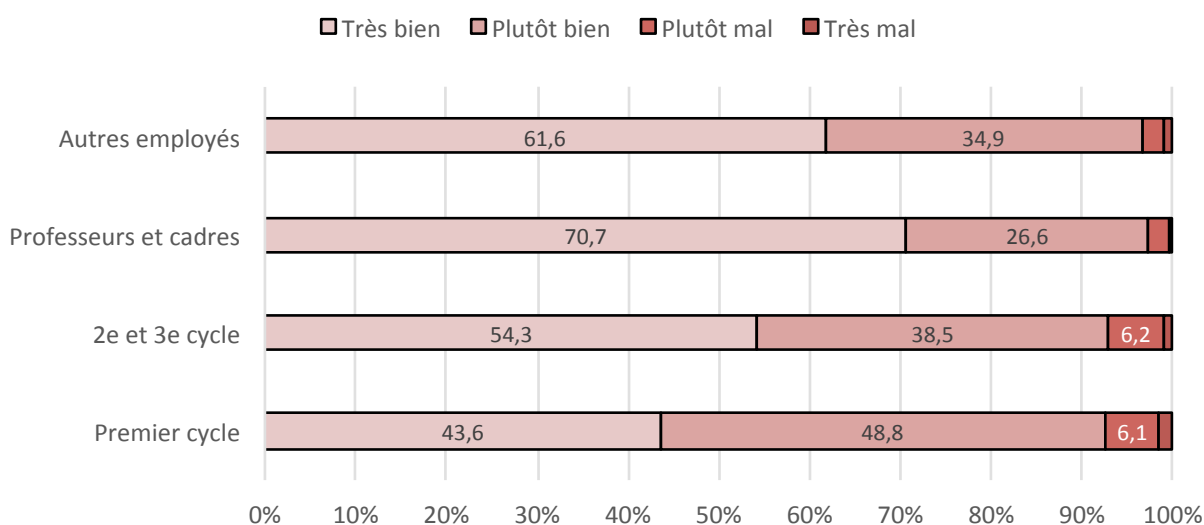
	Étudiants	Employés	Total
Total	2076	1844	3920
	%	%	%
Stationnement de train de banlieue (AMT)			
0 à 5 minutes	21,5	18,5	21,2
6 à 10 minutes	19,3	19,9	19,3
11 à 15 minutes	12,4	12,9	12,4
Plus de 15 minutes	44,1	45,4	44,2
Ne sais pas	2,8	3,4	2,8
Station de métro (STM)			
0 à 5 minutes	79,6	78,0	79,4
6 à 10 minutes	10,5	12,5	10,7
11 à 15 minutes	3,1	2,8	3,1
Plus de 15 minutes	5,9	5,6	5,9
Ne sais pas	0,9	1,1	0,9
Arrêt d'autobus le plus près			
0 à 5 minutes	2,9	2,2	2,9
6 à 10 minutes	5,0	5,5	5,1
11 à 15 minutes	7,8	6,7	7,7
Plus de 15 minutes	45,9	46,2	45,9
Ne sais pas	38,4	39,5	38,5
Borne BIXI			
0 à 5 minutes	31,5	37,3	32,1
6 à 10 minutes	9,0	8,0	8,9
11 à 15 minutes	2,7	2,5	2,6
Plus de 15 minutes	33,7	27,2	33,0
Ne sais pas	23,2	25,0	23,4

Suite sur la prochaine page

	Étudiants	Employés	Total
Stationnement Communauto			
0 à 5 minutes	12,7	22,1	13,6
6 à 10 minutes	8,8	10,3	8,9
11 à 15 minutes	3,1	4,0	3,2
Plus de 15 minutes	21,6	19,3	21,4
Ne sais pas	53,8	44,4	52,8

Une question plus spécifique démontre que la connaissance du système de transport en commun est assez généralisée. Plus de 90 % des répondants ont rapporté connaître très bien ou plutôt bien les services de transport en commun à leur disposition. On remarque qu’une plus forte proportion d’employés que d’étudiants indiquent connaître très bien les services de transport en commun. Ce sont les étudiants de premier cycle, probablement parce que plusieurs d’entre eux sont de nouveaux arrivants à Montréal qui rapportent moins bien les connaître (Figure 6).

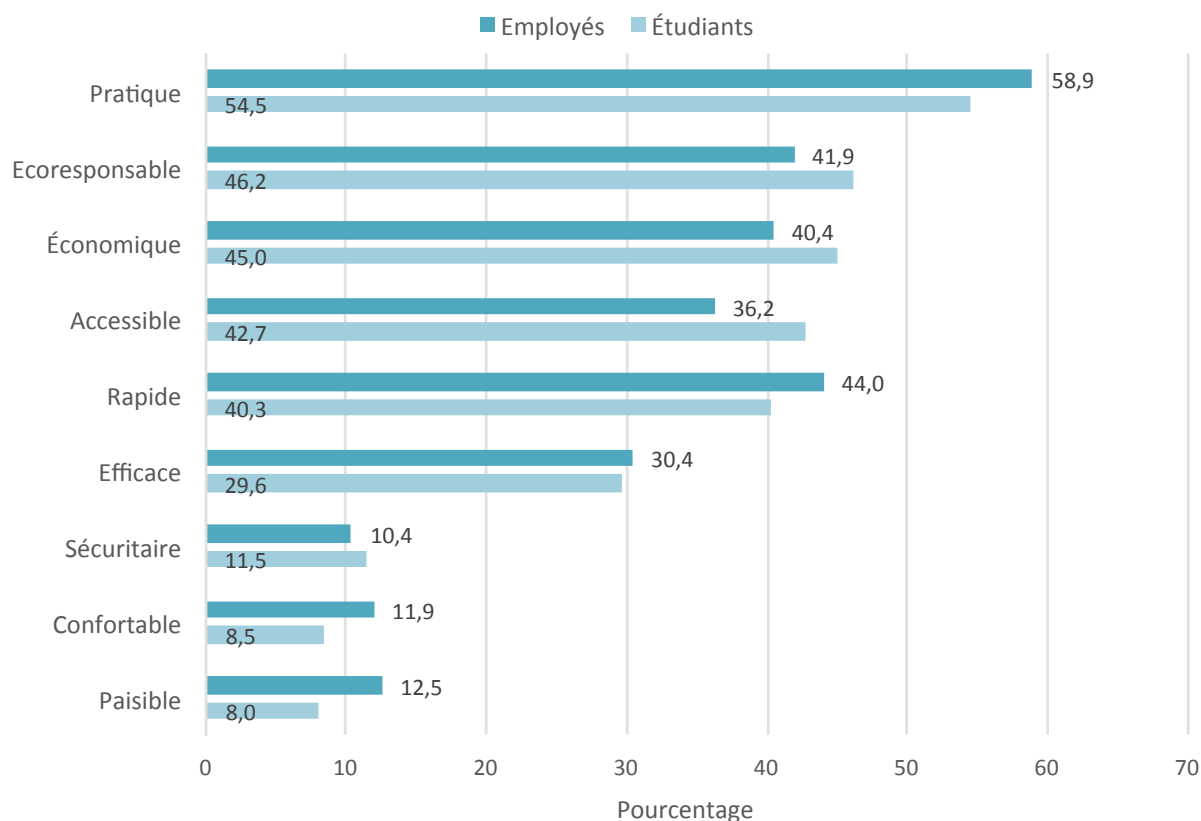
Figure 6 De façon générale diriez-vous que vous connaissez bien ou mal les services de transport en commun offerts entre votre résidence et l’UQAM? (n=4002) [Q5]



2.3. Perceptions par rapport à tous les modes de transport

Les répondants devaient choisir dans une liste les trois principaux avantages du mode de transport le plus utilisé tel qu’ils les percevaient (Figure 7). Pour les utilisateurs, leur mode de transport est généralement perçu comme un mode de transport « pratique », « écoresponsable », « économique » et « accessible ». « Confortable », « sécuritaire » et « paisible » sont les trois qualités qui ont reçu le moins d’appui, suggérant l’importance d’améliorer ces aspects en particulier pour tous les modes confondus (bien que la majorité des réponses porte sur le transport en commun, étant donné sa popularité).

Figure 7 Trois principaux avantages perçus du mode de transport le plus fréquemment utilisé pour se rendre à l'UQAM (n=4182) [Q63]



Section 3. Déplacements entre la résidence et l'UQAM

3.1. Déplacements entre votre résidence et l'UQAM au cours des 12 derniers mois

Une question générale permet de dresser un bilan de l'usage de différents modes de transport pour se rendre à l'UQAM durant l'année de l'enquête. C'est l'usage du transport en commun qui recueille le plus d'utilisateurs, et plus particulièrement le métro; 59 % des répondants rapportent « toujours » l'utiliser (Tableau 8). L'autobus (29 %), la marche (14 %), l'automobile solo (10 %) et les trains de banlieue (4 %) suivent, mais avec des taux d'usage bien plus faibles. L'utilisation du service BIXI, de Communauto ou Car2Go et même du vélo (2 %) demeure marginale. Notons toutefois que le service BIXI est typiquement en opération du 15 avril au 15 novembre et n'est donc pas disponible durant 5 des 8 mois les plus achalandés de l'UQAM (entre septembre et mai)⁸ L'ensemble des données sur cette question est fourni

⁸ Ville de Montréal. 2015. « BIXI : le vélo en libre-service ». En ligne.

<<http://www1.ville.montreal.qc.ca/banque311/content/bixi-le-v%C3%A9lo-en-libre-service>> Consulté le 14 mars 2015.

ici, mais un graphique qui simplifie les données et se concentre sur les modes les plus utilisés est disponible en annexe (Figure 37).

Le temps de déplacement vers l'UQAM est un des facteurs les plus importants pour déterminer le choix du mode de transport utilisé. La durée moyenne du trajet résidence-campus varie selon les modes utilisés, mais très peu en fonction du statut de l'utilisateur. Pour le transport en commun, la marche et les autres modes de transport actifs (course, patin à roue alignée, planche à roulettes, etc.), la moyenne oscille autour de 40 minutes; pour le vélo, l'automobile, le covoiturage et la moto, elle se situe plutôt à environ 30 minutes (Figure 8). Dans la Figure 9 des pourcentages cumulés de temps d'accès par modes de déplacement principaux, on note que près de 50 % des personnes faisant la navette vers l'UQAM en transport en commun ou à pied ont une durée de déplacement de 30 minutes ou moins. Pour les automobilistes et les cyclistes, c'est plus de 70 % des déplacements qui se font en 30 minutes ou moins.

Tableau 8 Mode(s) de transport utilisé(s) au cours des 12 derniers mois pour les déplacements entre la résidence et l'UQAM (tous) [Q20]

	Étudiants	Employés	Total
Total	2150	2032	4182
Métro			
Jamais	6,2	8,8	6,5
Rarement	5,1	8,5	5,5
Parfois	5,2	9,8	5,7
Régulièrement	23,3	27,8	23,8
Toujours	60,2	45,0	58,5
Autobus			
Jamais	27,0	28,4	27,2
Rarement	12,6	14,7	12,8
Parfois	11,4	13,2	11,6
Régulièrement	19,7	20,5	19,8
Toujours	29,4	23,2	28,7
Train de banlieue			
Jamais	89,7	89,5	89,6
Rarement	2,6	1,4	2,4
Parfois	1,9	1,8	1,9
Régulièrement	2,3	2,5	2,3
Toujours	3,6	4,8	3,7
Auto solo			
Jamais	60,7	48,8	59,3
Rarement	13,9	22,7	14,9
Parfois	8,6	10,4	8,8
Régulièrement	6,6	8,4	6,8
Toujours	10,3	9,8	10,2
Suite prochaine page			

	Étudiants	Employés	Total
Covoiturage			
Jamais	78,2	78,7	78,3
Rarement	12,6	9,7	12,3
Parfois	6,0	6,2	6,0
Régulièrement	2,5	3,7	2,6
Toujours	0,7	1,8	0,8
Communauto ou Car2Go			
Jamais	98,9	97,9	98,7
Rarement	0,9	1,3	0,9
Parfois	0,2	0,7	0,3
Régulièrement	0,0	0,1	0,0
Toujours	0,1	0,1	0,1
Taxi			
Jamais	90,0	82,1	89,1
Rarement	8,2	13,3	8,7
Parfois	1,7	4,3	2,0
Régulièrement	0,2	0,3	0,2
Toujours	0,0	0,1	0,0
Moto ou Scooter			
Jamais	98,7	97,9	98,6
Rarement	0,6	0,3	0,5
Parfois	0,4	0,6	0,4
Régulièrement	0,2	1,2	0,3
Toujours	0,1	0,1	0,1
BIXI			
Jamais	92,7	89,1	92,3
Rarement	3,3	3,0	3,3
Parfois	2,3	3,7	2,5
Régulièrement	1,6	4,1	1,9
Toujours	0,1	0,2	0,1
Bicyclette ou vélo électrique			
Jamais	79,3	74,8	78,8
Rarement	3,4	4,7	3,5
Parfois	6,0	6,3	6,1
Régulièrement	9,2	12,8	9,6
Toujours	2,1	1,5	2,0
Marche			
Jamais	52,0	54,0	52,2
Rarement	10,6	9,9	10,5
Parfois	11,5	11,9	11,6
Régulièrement	11,5	12,6	11,6
Toujours	14,3	11,7	14,1

Figure 8 Durée moyenne du trajet par mode pour les étudiants et employés (minutes) [Q21 à 27]

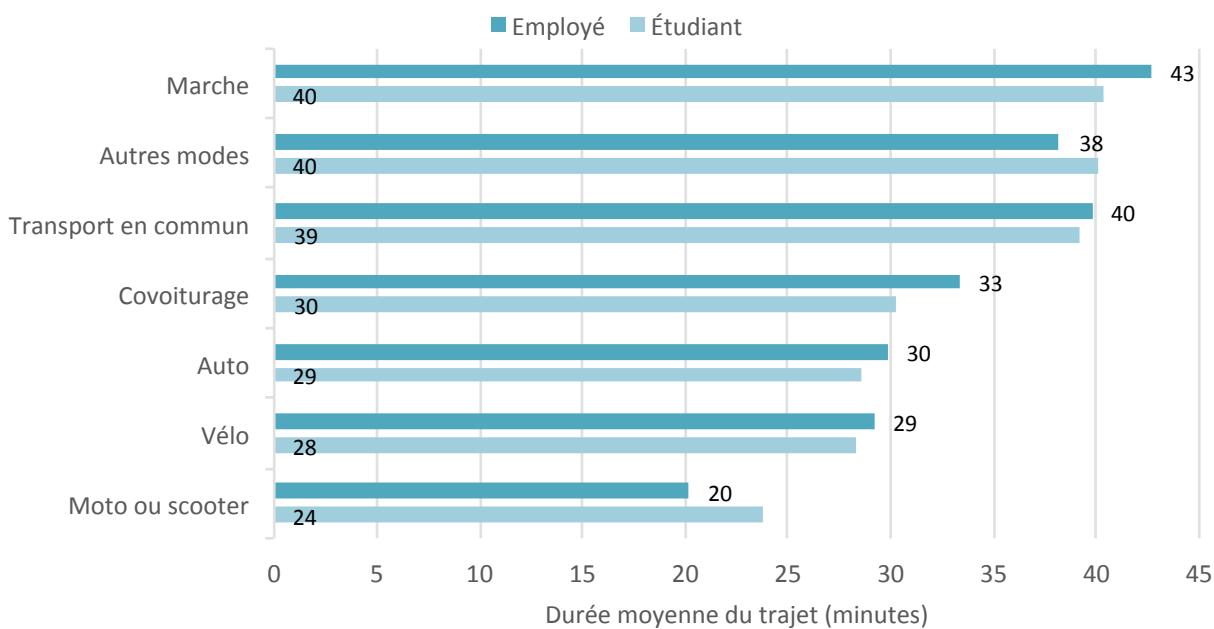
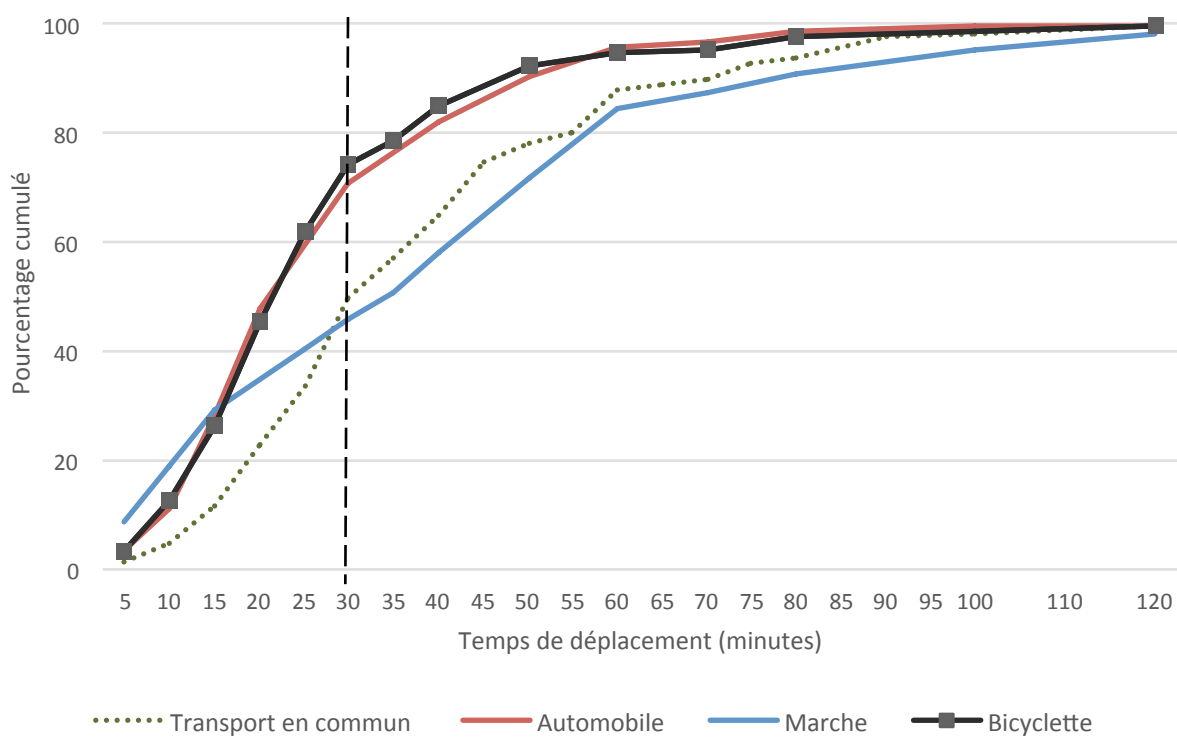


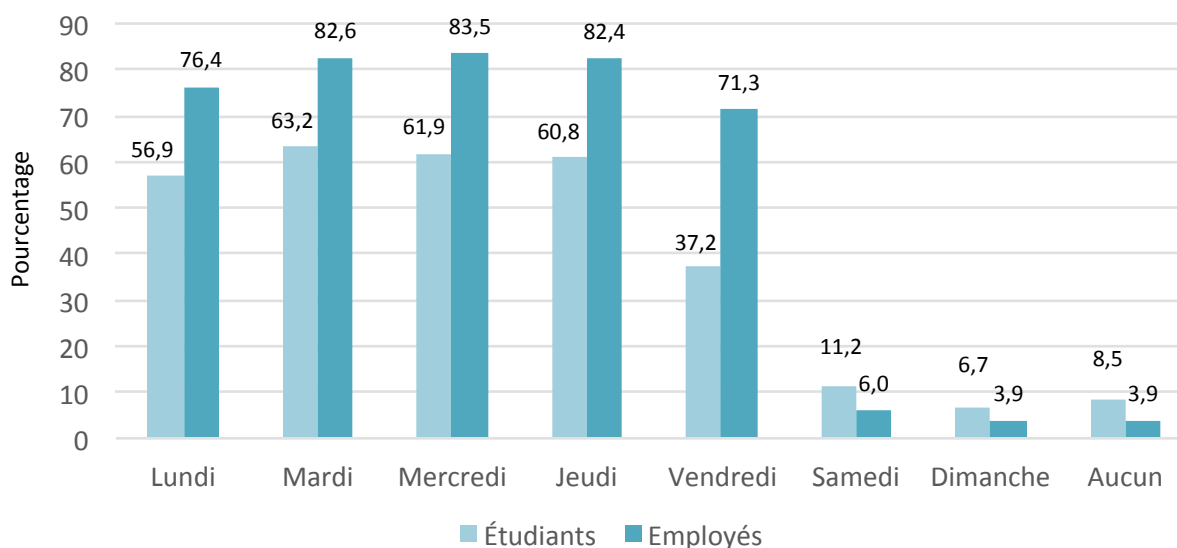
Figure 9 Pourcentage cumulé des durées moyennes du trajet par mode [Q21 à 27]



3.2. Déplacements entre la résidence et l'UQAM au courant des 7 derniers jours

Une série de questions évaluent plus spécifiquement les variations hebdomadaires dans l'usage des modes de transport (Figure 10). L'estimation du nombre de personnes fréquentant l'UQAM démontre, sans surprise, une fréquentation de près de 5 fois plus importante durant les jours de semaine que durant la fin de semaine. Par contre, pour chaque jour de la semaine, un plus grand pourcentage d'employés que d'étudiants est présent à l'UQAM. Inversement, durant la fin de semaine, une plus grande proportion d'étudiants que d'employés (environ 10 % vs. 5 %) se rendent sur les campus, possiblement pour travailler en groupe ou utiliser la bibliothèque ou les laboratoires. Par exemple, près de 7 % des étudiants ont visité le campus durant le dimanche précédant l'enquête, ce qui représente près de 2600 personnes.

Figure 10 Au cours des 7 derniers jours, durant quel(s) jour(s) êtes-vous venue à l'UQAM? [Q28]



Plusieurs modes de transport peuvent être utilisés par les membres de la communauté et leur usage peut varier en fonction de différents facteurs tels la température, les horaires d'arrivée et de départ ou le temps qu'une personne passera sur les campus de l'UQAM. Le mode de transport principalement employé varie peu selon les jours et le statut d'étudiant ou d'employé (Figure 11 et 12). Durant la semaine précédant l'enquête, c'est assez systématiquement 80 % des étudiants et 75 % des employés qui ont utilisé le transport en commun, peu importe le jour de semaine. Durant la fin de semaine, les employés sont considérablement plus susceptibles d'utiliser leur voiture pour se rendre au travail alors qu'on note une légère augmentation de la marche et de l'automobile pour les étudiants.

Figure 11 Mode de transport principal utilisé au cours des 7 derniers jours (employés) [Q28]

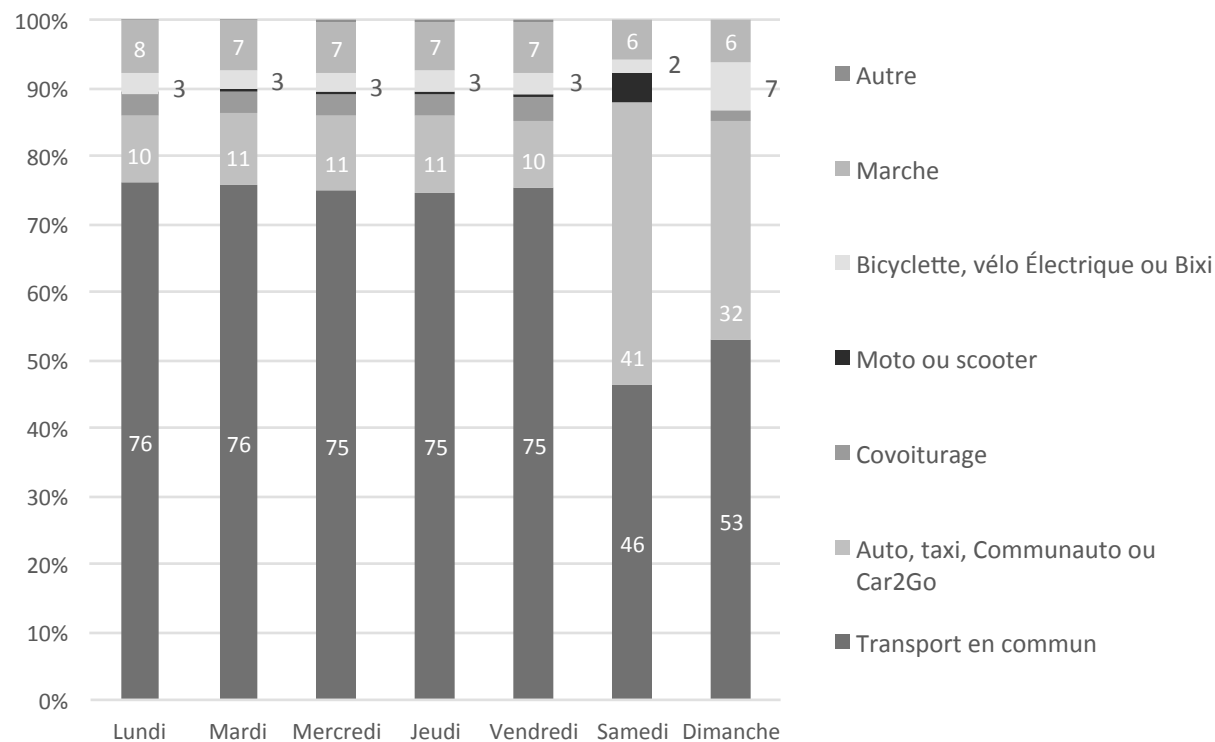
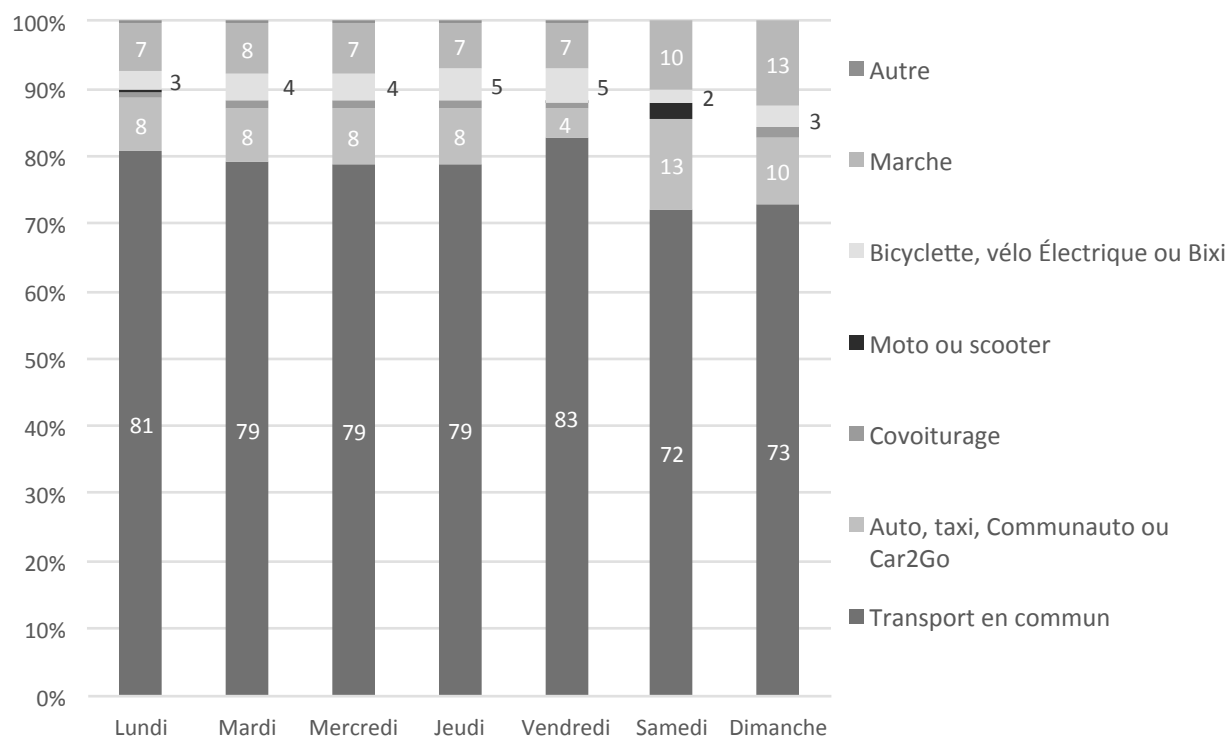
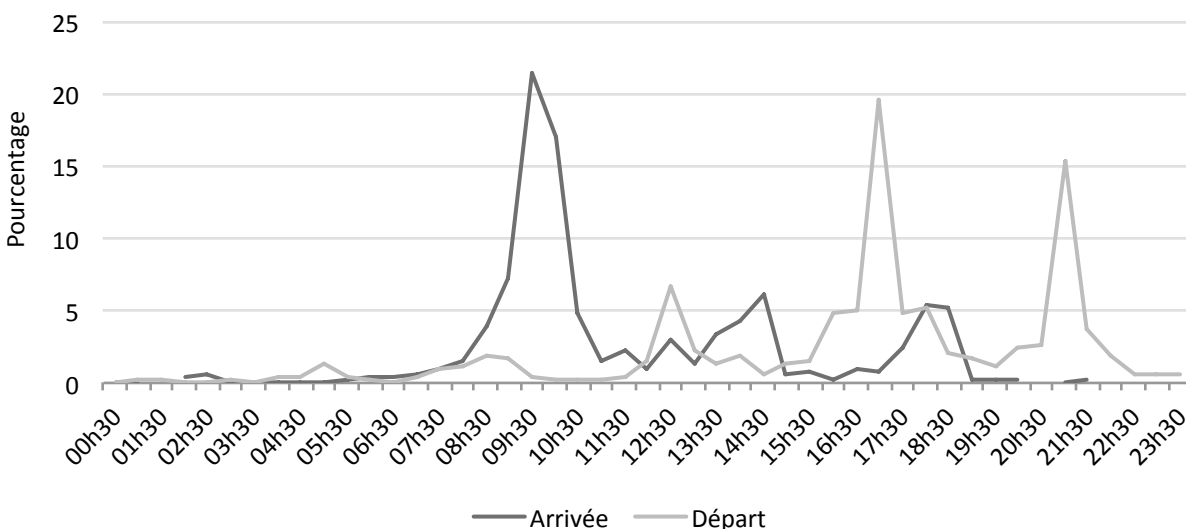


Figure 12 Mode de transport principal utilisé au cours des 7 derniers jours (étudiants) [Q28]



Tant pour les étudiants que les employés, les heures d'arrivée coïncident en grande partie avec le début des périodes de cours (9 h 30, 14 h et 18 h), et les heures de départs avec leur fin (12 h 30, 17 h et 21 h) (Figure 13). C'est à ces moments, et dans l'heure qui les précède et les suit que l'on observe les pointes de déplacements.

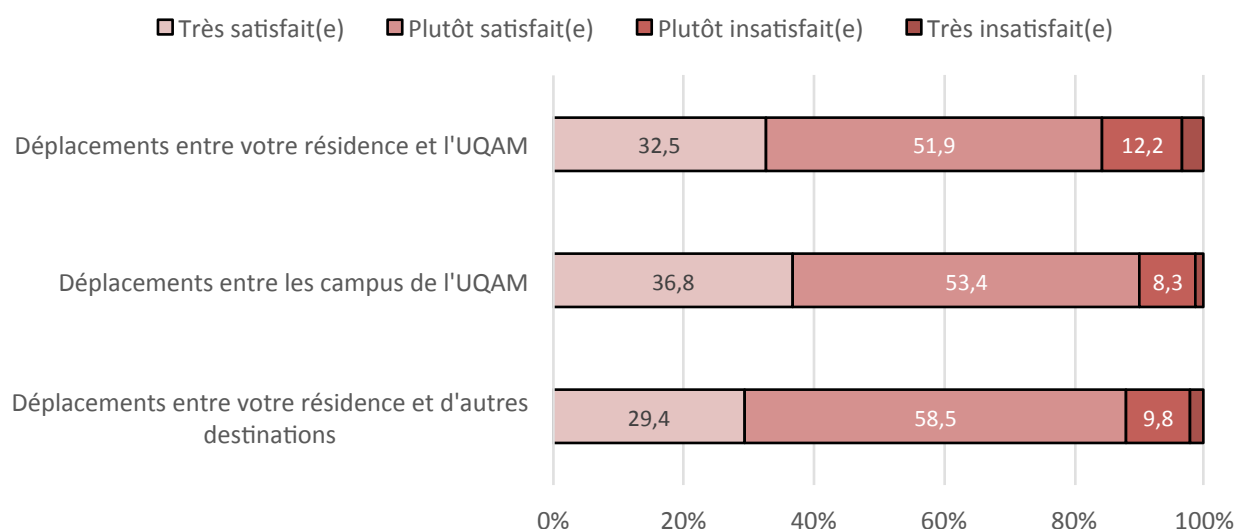
Figure 13 Heures d'arrivée et de départ de l'UQAM : exemple type du mardi [Q29]



3.3. Satisfaction par rapport à l'accès à l'UQAM, entre les campus et pour d'autres déplacements

Bien que l'UQAM soit une des destinations les plus fréquentes pour la plupart des membres de la communauté, les choix de localisation de résidence, de propriété de véhicule ou de vélo, et de détention de titres de transport en commun ou d'abonnement à des services comme BIXI ou Communauto peuvent aussi être influencés par les autres déplacements importants de la vie quotidienne. Près de 85 % des répondants sont très satisfaits ou plutôt satisfaits de leurs déplacements entre l'UQAM et leur résidence même si c'est dans ce contexte que les taux d'insatisfaction sont légèrement plus élevés (Figure 14). Les conditions de déplacement entre campus rallient le plus grand taux de répondants se disant « très satisfaits » alors que dans le contexte des déplacements entre la résidence et d'autres destinations, une plus faible proportion de répondants se disent « très satisfait ». Les différences de pourcentage ne viennent toutefois pas fortement appuyer l'idée selon laquelle on troquerait un bon accès à l'UQAM au détriment d'un accès de moindre qualité à d'autres destinations.

Figure 14 Dans l'ensemble, êtes-vous satisfait(e) ou insatisfait(e) des conditions dans lesquelles vous vous déplacez ? [Q57]



Section 4. Déplacements en transport en commun

4.1. Titres mensuels

Avec un service de transport en commun de qualité et un usage important comme moyen de transport vers l'UQAM, il est peu étonnant de constater les hauts taux de possession de titres de transport en commun chez les membres de la communauté (Tableau 9). On peut constater que l'achat de 12 mois de titres de transport en commun est particulièrement important; c'est près de 32 % des usagers du transport en commun qui se procurent des titres pour l'année complète. On constate aussi que l'achat de 8 mois (l'année universitaire) et de 10 mois de titres de transport en commun est presque aussi fréquent, soit respectivement 11 et 8 % des usagers. Les données d'enquêtes projetées à la population nous permettent d'estimer que plus de 13 000 personnes se procurent 12 titres de transport en commun, et que 6900 personnes n'en achètent aucun.

Les titres mensuels ainsi achetés proviennent majoritairement de la STM (66 %) alors que la STL et le RTL s'accaparent une faible part des usagers (Tableau 10). On estime que plus de 9000 membres de la communauté de l'UQAM achètent des titres de train de banlieue de l'AMT (TRAM et TRAIN confondu). Les zones 3 et 5 des titres TRAM sont les plus populaires. Ces données correspondent bien avec la proportion de membres de la communauté résidant dans l'ouest de l'île, sur la Rive Sud ou dans les couronnes.

Parce que les étudiants de moins de 26 ans bénéficient d'un rabais important sur les titres de transport en commun (40 % pour le titre mensuel de la STM⁹ par exemple), certains des résultats qui suivent les ont identifiés séparément de manière à pouvoir observer les distinctions entre ce groupe et le reste de

⁹ Société de transport de Montréal (2015) «Grille tarifaire 2015 : Bus et métro» En ligne. <<http://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/tarifs2015.pdf>> Consulté le 4 mars 2015

la communauté de l'UQAM. On note par exemple dans le Tableau 11 que près de 14 000 étudiants de 25 ans et moins achètent 8 titres et plus par année, ce qui représente 70 % de ce groupe, contre 50 % pour les étudiants de 26 ans et plus et 57 % pour les employés.

Tableau 9 Au cours des 12 derniers mois, combien de cartes mensuelles de transport en commun avez-vous utilisées? En pourcentage. [Q36]

	Étudiants	Employés	Total
Total	2034	1875	3909
Aucune	15,8	26,5	17,0
1	2,7	2,0	2,6
2	1,8	1,5	1,8
3	3,1	1,6	2,9
4	4,3	2,6	4,1
5	3,3	2,4	3,2
6	4,3	3,9	4,3
7	4,1	3,0	4,0
8	11,7	4,5	10,9
9	5,7	3,0	5,4
10	8,4	6,0	8,1
11	3,4	8,4	4,0
12	31,5	34,7	31,9

Tableau 10 Au cours des 12 derniers mois, quel type de carte mensuelle de transport en commun avez-vous utilisée le plus souvent? En pourcentage [Q37]

	Étudiants	Employés	Total
Total	1489	1113	2602
Carte CAM (STM)	66,7	61,0	66,2
Carte autobus Laval (STL)	0,3	0,4	0,3
Carte locale Longueuil (RTL)	0,5	0,9	0,5
Carte TRAM Zone 1	1,8	1,0	1,7
Carte TRAM Zone 2	1,1	1,3	1,1
Carte TRAM Zone 3	15,0	19,3	15,4
Carte TRAM Zone 4	0,7	0,8	0,7
Carte TRAM Zone 5	8,4	9,5	8,5
Carte TRAM Zone 6	2,5	2,1	2,4
Carte TRAM Zone 7	0,5	0,7	0,5
Carte TRAM Zone 8	0,5	0,4	0,5
Carte TRAIN Zone 2	0,0	0,1	0,0
Carte TRAIN Zone 3	0,1	0,2	0,1
Carte TRAIN Zone 4	0,0	0,1	0,0
Carte TRAIN Zone 5	0,2	0,6	0,3
Carte locale CIT	0,2	0,1	0,2
Autre	1,6	1,6	1,6

Tableau 11 Au cours des 12 derniers mois, combien de cartes mensuelles de transport en commun avez-vous utilisées? (Données projetées sur n=3909) [Q36]

	Étudiants 15-25		Étudiants 26 et +		Employés		Total	
	Estimation	%	Estimation	%	Estimation	%	Estimation	%
Aucune	1755	8,8	3990	24,4	1191	26,5	6937	17,0
1	387	1,9	597	3,6	91	2,0	1074	2,6
2	340	1,7	312	1,9	66	1,5	719	1,8
3	369	1,8	739	4,5	73	1,6	1182	2,9
4	930	4,7	623	3,8	118	2,6	1671	4,1
5	568	2,8	626	3,8	106	2,4	1300	3,2
6	814	4,1	749	4,6	174	3,9	1737	4,3
7	875	4,4	605	3,7	136	3,0	1615	4,0
8	3329	16,6	941	5,8	202	4,5	4472	10,9
9	1538	7,7	538	3,3	135	3,0	2211	5,4
10	2048	10,2	991	6,1	269	6,0	3309	8,1
11	619	3,1	622	3,8	375	8,3	1616	4,0
12	6429	32,1	5031	30,7	1561	34,7	13020	31,9
Total	20001	100,0	16364	100,0	4497	100,0	40862	100,0

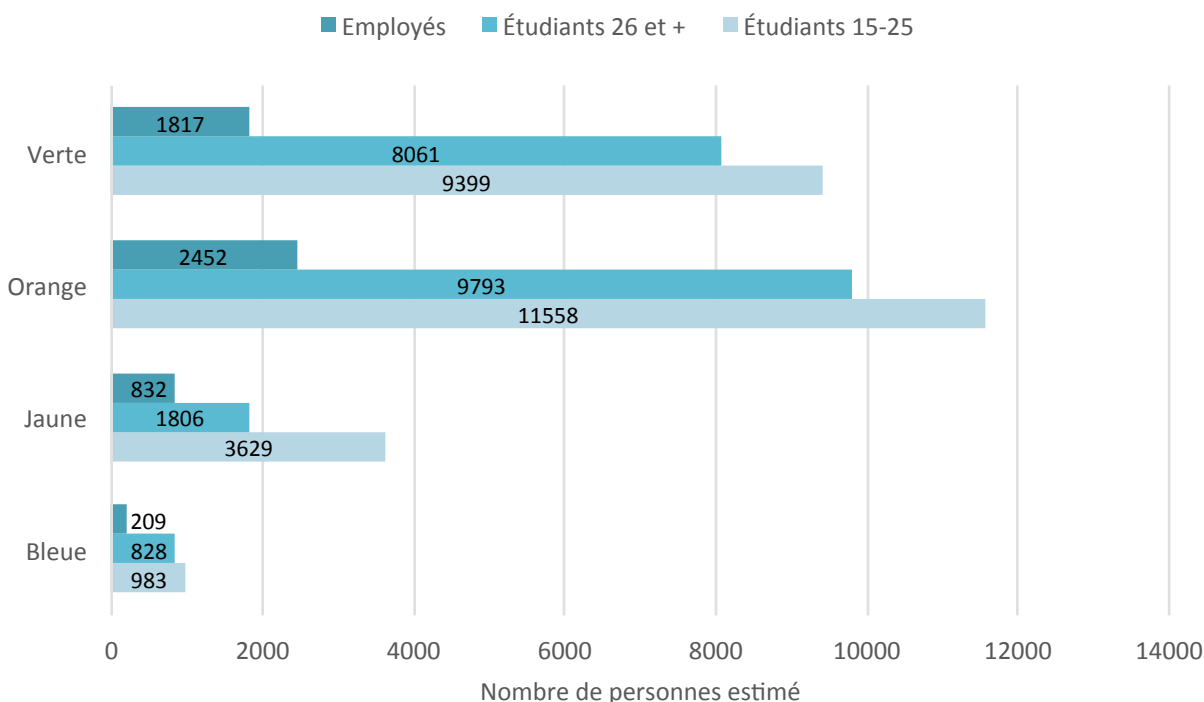
4.2. Lignes utilisées

Comme nous l'avons vu précédemment, une forte proportion de la population uqamienne utilise le métro. Les lignes Orange et Verte sont celles qui accueillent le plus de passagers (près de 59 % et 48 % respectivement, Tableau 12). Lorsque l'on projette l'échantillon pondéré à l'ensemble de la population, les valeurs sont respectivement de 23 800 et 19 300 personnes (Figure 15). Notons que ces valeurs dépassent la population d'utilisateurs du métro parce que plusieurs des utilisateurs qui se rendent sur le campus du complexe des sciences utilisent tant la ligne Verte que la ligne Orange. Des membres de la communauté en provenance de la Rive-Sud, les étudiants de moins de 26 ans sont les plus fortement représentés.

Tableau 12 Quelle(s) ligne(s) de métro utilisez-vous lors de vos déplacements entre votre résidence et l'UQAM? (Plusieurs réponses possibles) En pourcentage. [Q39]

	Étudiants	Employés	Total
Total	2021	1855	3876
Bleue	5,0	4,7	5,0
Jaune	15,1	18,7	15,5
Orange	59,1	55,1	58,7
Verte	48,3	40,8	47,5

Figure 15 Quelle(s) ligne(s) de métro utilisez-vous lors de vos déplacements entre votre résidence et l'UQAM? (Plusieurs réponses possibles) (Données projetées sur n=3876 répondants ayant déclaré utiliser le métro au moins à l'occasion) [Q39]

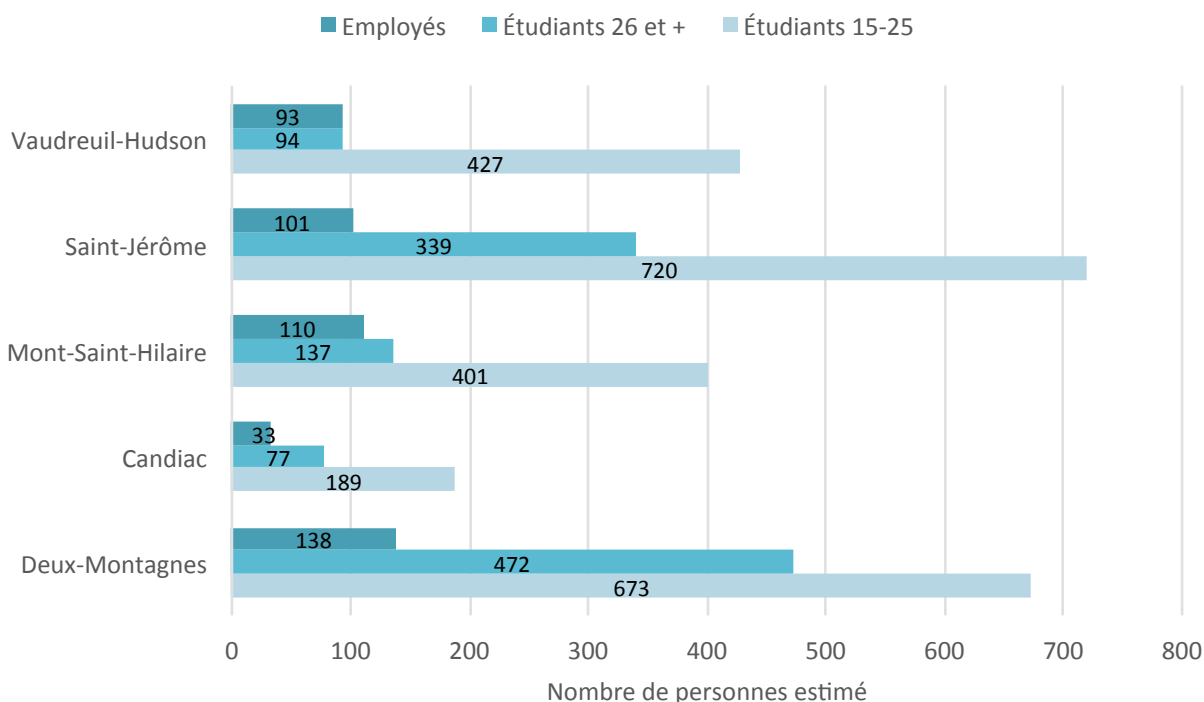


Les lignes de train de banlieue offrent une couverture plus large du territoire, mais sont utilisées par bien moins de membres de l'UQAM; 399 répondants à l'enquête déclarent les utiliser (Tableau 13, Figure 16). Les lignes les plus populaires sont celles de Deux-Montagnes et de St-Jérôme qui attirent un nombre estimé d'environ 1200 personnes chacune. Au total, c'est toutefois une estimation de 4000 personnes qui peuvent parfois utiliser le train de banlieue vers l'UQAM. Pour chacun de ces utilisateurs, le dernier tronçon du déplacement doit être effectué en métro.

Tableau 13 Quelle ligne de train de banlieue utilisez-vous lors de vos déplacements entre votre résidence et l'UQAM? En pourcentage. [Q40]

	Étudiants	Employés	Total
Total	200	199	399
Deux-Montagnes	32,5	29,0	32,0
Candiac	7,5	6,9	7,5
Mont-Saint-Hilaire	15,3	23,2	16,2
Saint-Jérôme	30,0	21,3	29,0
Vaudreuil-Hudson	14,8	19,6	15,3

Figure 16 Quelle ligne de train de banlieue utilisez-vous lors de vos déplacements entre votre résidence et l'UQAM? (Données projetées sur n=399 répondants ayant déclaré utiliser le train de banlieue au moins à l'occasion) [Q40]



4.3. Perceptions et satisfaction par rapport au transport en commun

Une série de questions a permis de s'intéresser à la perception qu'ont les usagers du transport en commun. Dans une première question, les utilisateurs devaient rapporter leur degré de satisfaction par rapport à différentes composantes du système de transport en commun (Figure 17). La sécurité aux arrêts et le nombre de correspondances nécessaires semblent rallier les plus hauts taux de satisfaction, alors que d'autres aspects du transport en commun sont plus fréquemment critiqués par les usagers. L'insatisfaction règne en ce qui a trait à la disponibilité des sièges, le confort, la rapidité du service et sa fréquence.

On a aussi demandé aux répondants, utilisateurs ou non, de décrire leurs perceptions quant aux qualités d'un service de transport en commun (Figure 18). Globalement, le transport en commun est particulièrement perçu comme étant « écoresponsable », « pratique », « accessible » et « sécuritaire ». « Confortable », « paisible » et « économique » étaient des aspects moins appuyés par les répondants.

Figure 17 En ce qui concerne vos déplacements en transport en commun entre votre résidence et l'UQAM, quel est votre degré de satisfaction à l'égard des aspects suivants? (n=3832 utilisateurs) [Q60]

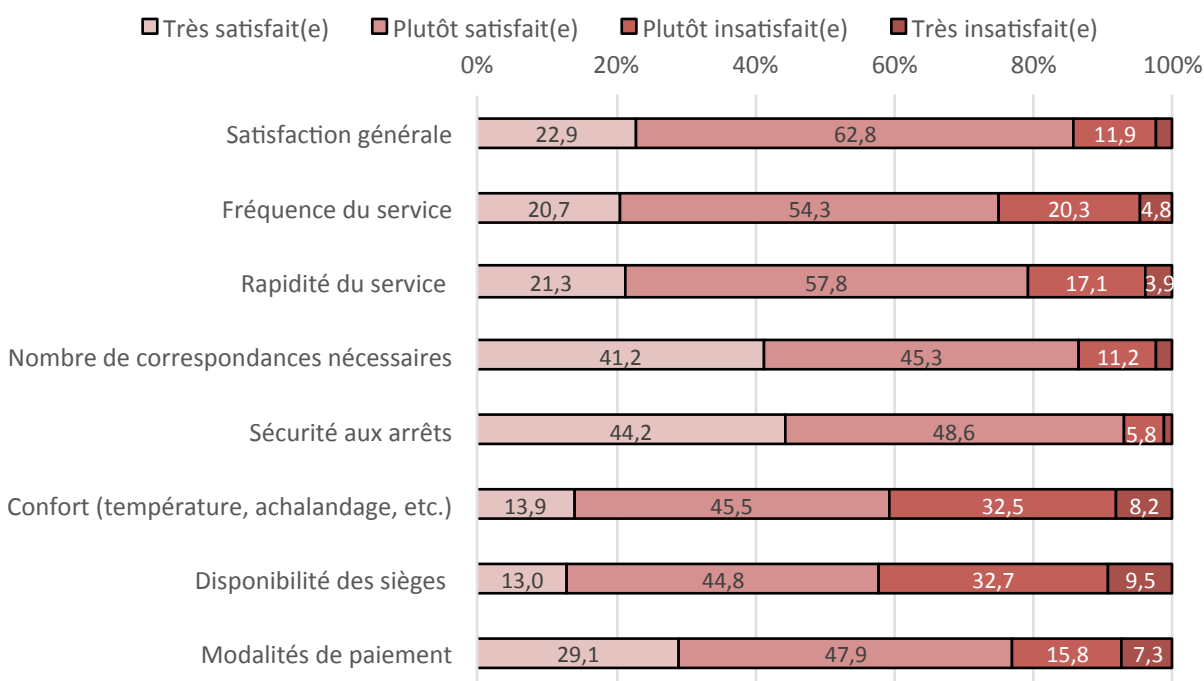
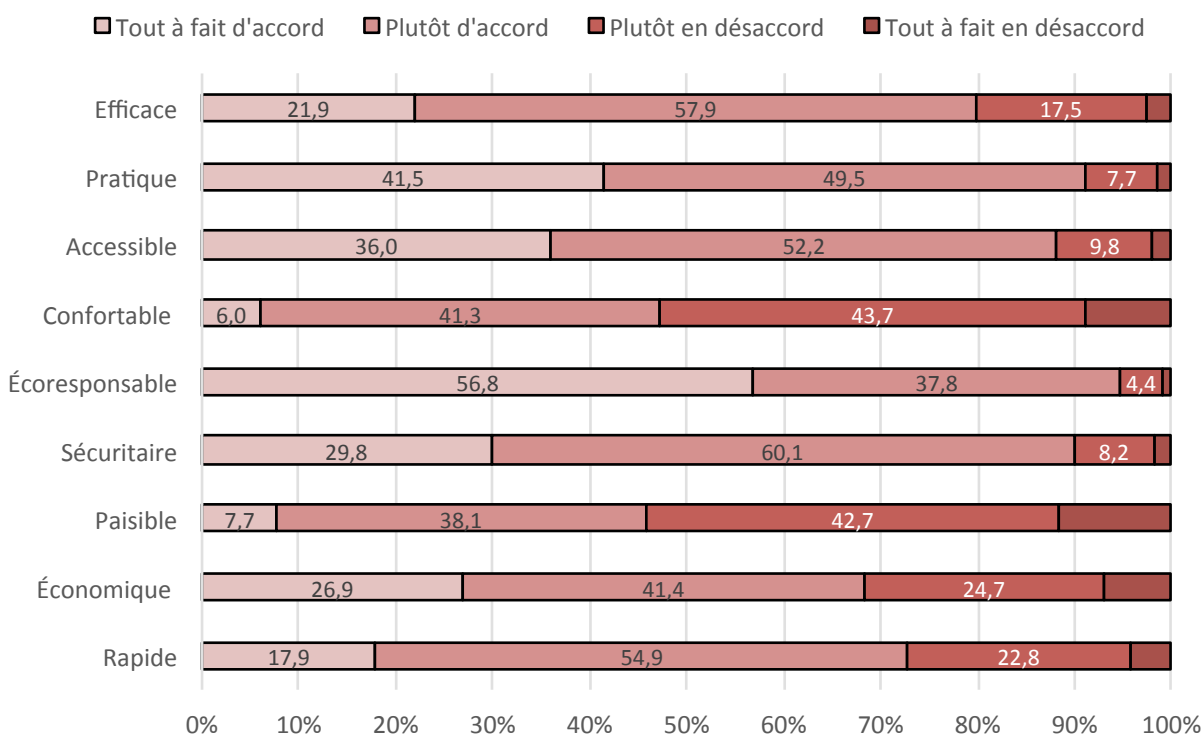


Figure 18 Que vous soyez utilisateur ou non du transport en commun, quel est votre niveau d'accord avec les affirmations suivantes : Le transport en commun est un mode de transport... [Q64]



4.4. Stationnements incitatifs

Même si le service de transport en commun est de grande qualité à l'arrivée à l'UQAM, certains des usagers résident dans des endroits plus éloignés du réseau et doivent s'y rendre en voiture. Dans l'ensemble, on constate qu'environ 15 % des usagers du transport en commun comme mode pour se rendre à l'UQAM utilisent de « parfois » à « toujours » les stationnements incitatifs (Tableau 14). Les « autres employés » (employés de soutien) sont le groupe avec l'usage le plus important des stationnements incitatifs; près de 10 % d'entre eux les utilisent « toujours ».

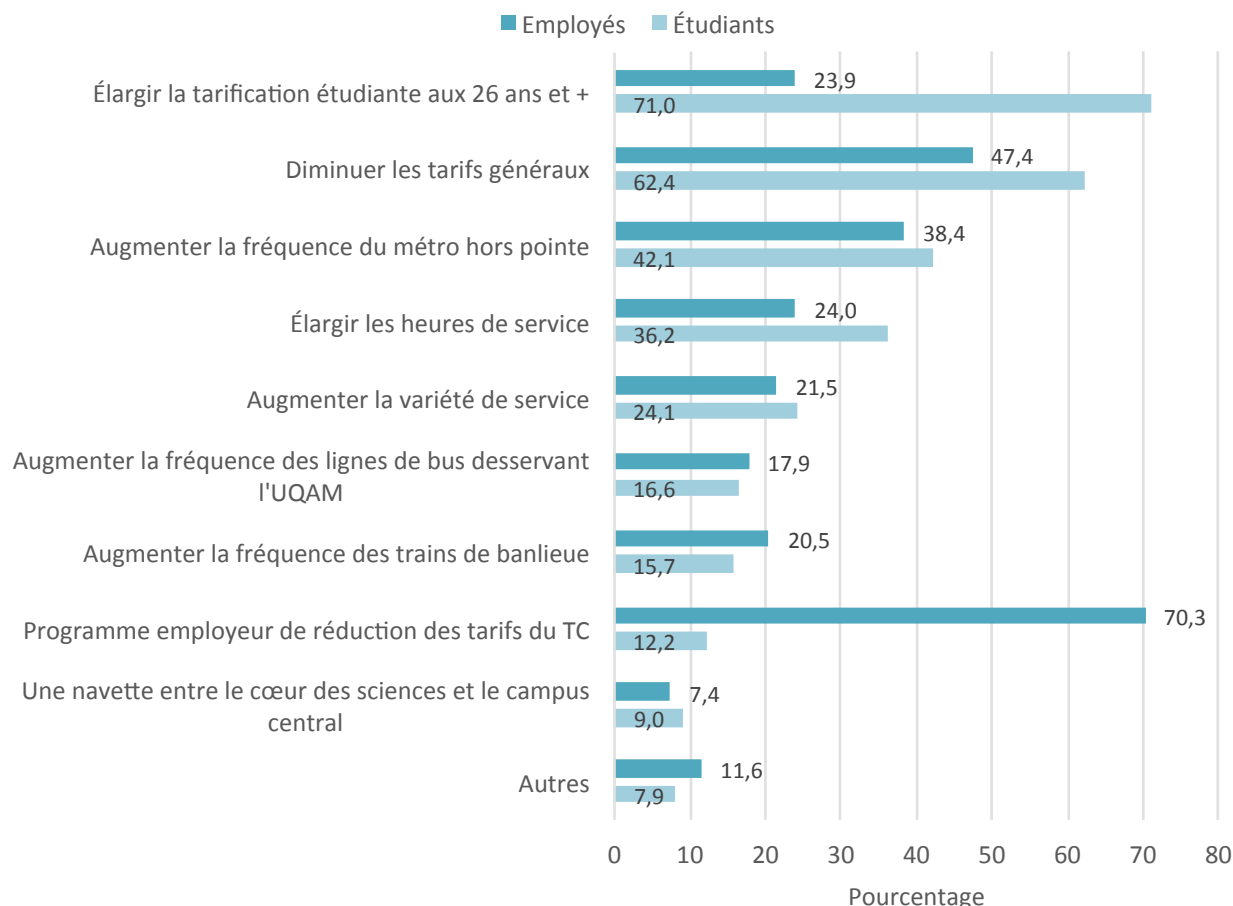
Tableau 14 Fréquence d'utilisation du stationnement incitatif pour les usagers du transport en commun au cours des 12 derniers mois (n=3909 utilisateurs du transport en commun) [Q38]

	Premier cycle	2e et 3e cycle	Professeurs et cadres	Autres employés	Total
	%	%	%	%	%
Jamais	75,6	81,8	84,4	77,3	77,4
Rarement	8,3	4,7	4,7	6,6	7,3
Parfois	5,4	5,2	2,9	3,8	5,2
Régulièrement	4,8	4,4	3,3	2,7	4,5
Toujours	5,7	4,0	4,7	9,6	5,6
Total	100	100	100	100	100

4.5. Mesures pour améliorer le service et l'utilisation du transport en commun

Bien que le transport en commun soit utilisé par une grande majorité de la communauté de l'UQAM, des mesures pourraient être mises en place pour améliorer la desserte et la qualité du service de transport en commun. « Élargir la tarification étudiante au 26 ans et +, » « diminuer les tarifs généraux » et « élargir les heures de services » sont les trois principales mesures qui pourraient améliorer l'utilisation du transport en commun selon les étudiants (Figure 19). Pour les employés, il s'agit plutôt des mesures suivantes : « programme employeur de réduction des tarifs de transport en commun », « diminuer les tarifs généraux » et « augmenter la fréquence des métros hors pointe ». Ainsi, pour les deux groupes, la question de la tarification semble l'aspect le plus important, en comparaison aux mesures d'amélioration de la qualité du service, ce qui correspond bien aux résultats des questions sur la satisfaction des répondants quant à l'accès à l'UQAM.

Figure 19 Selon vous, quelles sont les trois principales mesures qui pourraient améliorer ou favoriser l'utilisation du transport en commun par la communauté de l'UQAM? [Q68]

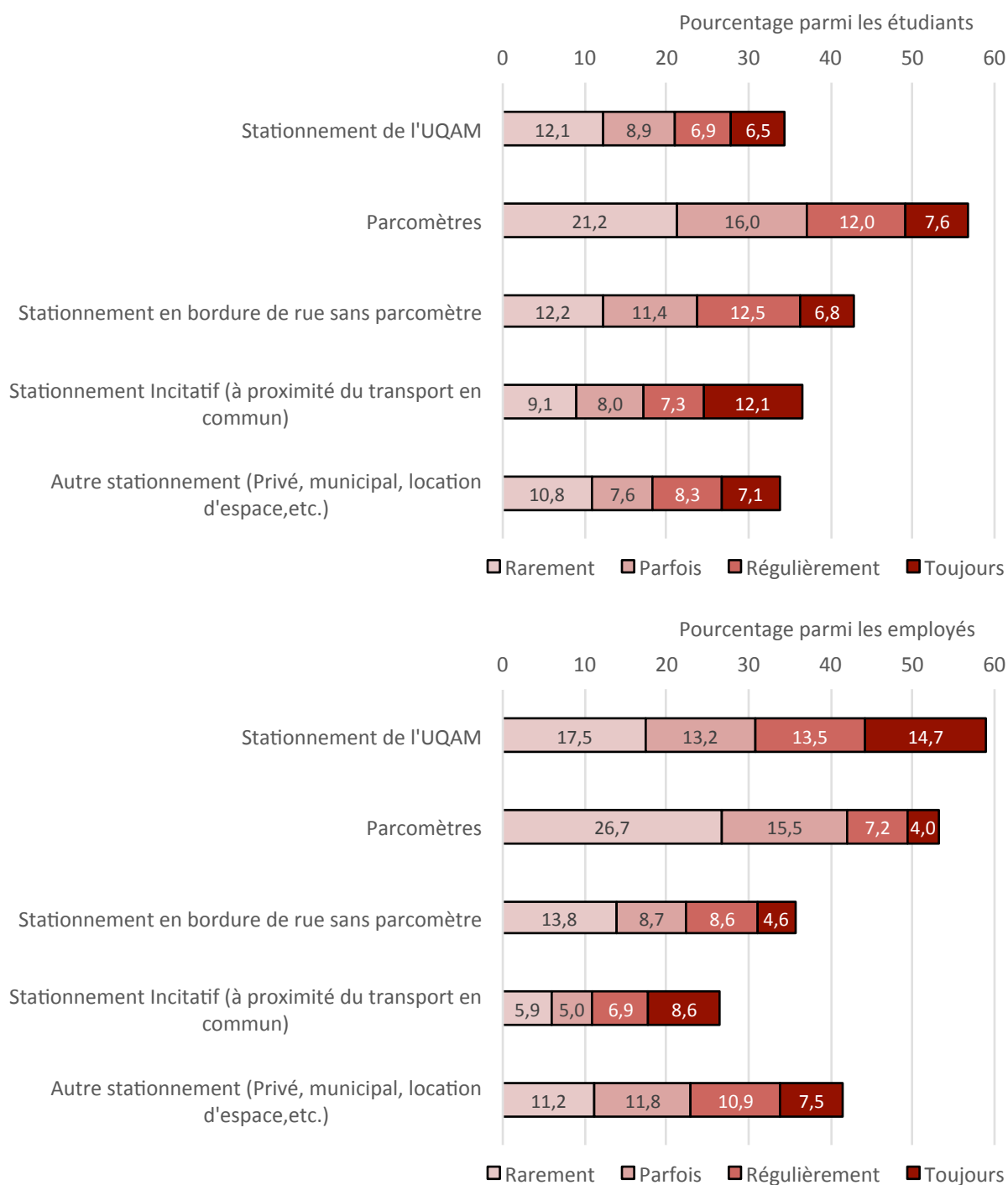


Section 5. Déplacements automobile et covoiturage

5.1. Utilisations des stationnements à proximité de l'UQAM

Bien que l'usage des modes de transport durables soit largement favorisé dans l'ensemble, plusieurs répondants utilisent toutefois l'automobile pour se rendre à l'UQAM. L'UQAM offre 968 places dans trois stationnements (Christin, Sanguinet et St-Urbain). Les données démontrent que les automobilistes utilisent une variété de stationnements, que les stationnements de l'UQAM sont plus utilisés par les employés que par les étudiants et que les parcomètres sont plus fréquemment une solution occasionnelle, et qu'ils sont plus populaires auprès des étudiants. Les stationnements incitatifs à proximité du transport en commun sont plus populaires chez les étudiants (12 % disent toujours les utiliser), et les autres types de stationnement (souvent payants) sont particulièrement utilisés par les employés en complément à ceux de l'UQAM. (Figure 20).

Figure 20 Vous avez précédemment mentionné utiliser l'automobile pour vos déplacements entre votre résidence et l'UQAM. Lorsque vous utilisez une automobile pour ces déplacements, à quelle fréquence utilisez-vous les types de stationnement suivants ? (n=839 étudiants et 1019 employés utilisant l'automobile régulièrement ou toujours pour se rendre à l'UQAM) [Q41]



5.2. Covoiturage

Pour les répondants ayant déclaré utiliser le covoiturage à l'occasion, celui-ci représente une solution occasionnelle pour effectuer le déplacement de la résidence à l'UQAM et nombreux sont ceux qui ne l'utilisent jamais pour se rendre à l'UQAM (Tableau 15). C'est parmi les employés que ce mode est plus répandu avec 24 % d'utilisateurs fréquents ou constants. Ce mode est plus populaire pour les autres déplacements : la plus grande proportion d'utilisateurs répondent l'utiliser parfois et cette valeur est plus importante chez les étudiants que les employés. Parmi les personnes déclarant faire du covoiturage, les répondants tendent à être plus souvent passagers que conducteurs, mais semblent à tour de rôle adopter les deux statuts (Tableau 16). Les employés tendent à être plus souvent conducteurs et les étudiants plus souvent passagers. Des déplacements parfois, régulièrement ou toujours effectués en covoiturage entre les lieux de résidences et l'UQAM, 67,7 % proviennent de l'extérieur de l'île de Montréal, soit une estimation de 1200 personnes dans la communauté de l'UQAM.

Tableau 15 Vous avez précédemment mentionné utiliser le covoiturage pour vos déplacements. Au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous utilisé le covoiturage pour vos déplacements? (n=539 personnes déclarant au moins parfois utiliser le covoiturage, pourcentage) [Q43]

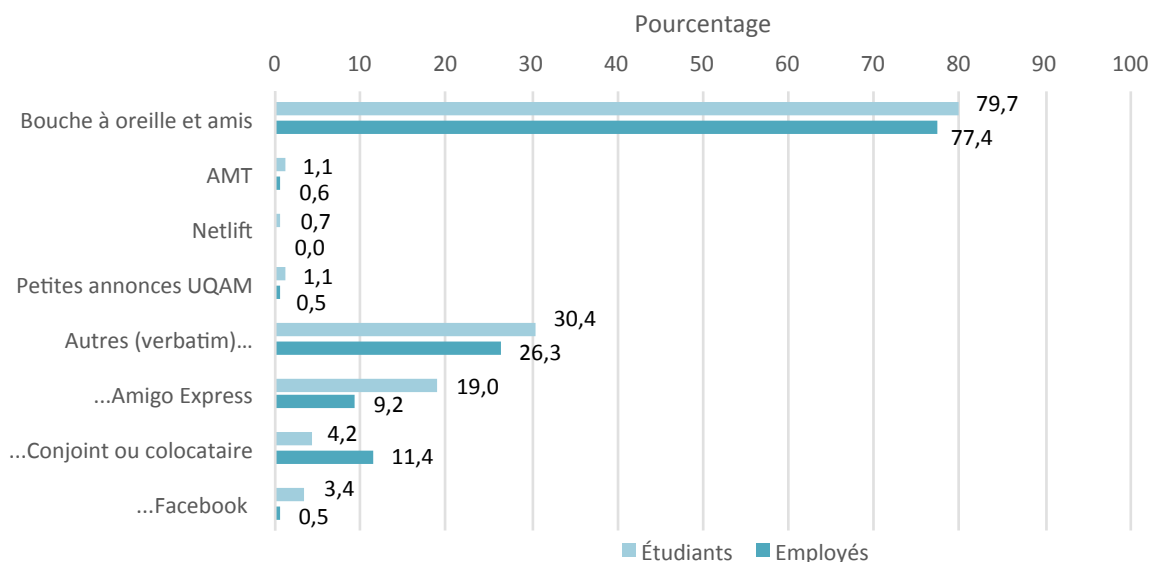
	Étudiants	Employés	Total
Déplacements entre votre résidence et l'UQAM			
Total	343	196	539
Jamais	46,4	34,6	45,6
Rarement	29,7	25,7	29,4
Parfois	13,9	15,4	14,0
Régulièrement	8,0	19,0	8,8
Toujours	2,0	5,3	2,2
Autres déplacements			
Total	345	182	527
Jamais	13,0	15,4	13,2
Rarement	23,8	29,8	24,2
Parfois	40,1	34,6	39,7
Régulièrement	19,4	17,5	19,3
Toujours	3,7	2,8	3,6

Le « bouche-à-oreille » est rapporté comme étant la méthode la plus utilisée pour organiser le covoiturage. Parmi les autres moyens, on retrouve notamment Facebook, Amigo Express et les conjoints ou colocataires, catégories dérivées des réponses verbatim à la catégorie « autres » (Figure 21). L'ensemble de ces réponses suggère toutefois que beaucoup de ce qui est rapporté comme étant du covoiturage est plutôt lié au transport interurbain, et non aux déplacements quotidiens dans la région. Au sens strict du terme, et dans la logique de réduction des déplacements urbains motorisés et de leurs impacts sur la qualité de l'air, les gaz à effet de serre et la congestion routière, on définit plutôt le covoiturage comme les déplacements urbains quotidiens effectués par des membres de plus d'un ménage.

Tableau 16 Au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous utilisé le covoiturage comme conducteur ou comme passager? En pourcentage [Q44]

	Étudiants	Employés	Total
Comme conducteur			
Total	347	198	545
Jamais	36,3	32,7	36,1
Rarement	22,7	26,3	23,0
Parfois	19,0	20,8	19,2
Régulièrement	15,9	11,1	15,5
Toujours	6,1	9,1	6,3
Comme passager			
Total	355	203	558
Jamais	10,9	15,2	11,2
Rarement	26,9	28,1	27,0
Parfois	34,9	26,7	34,3
Régulièrement	16,7	20,6	17,0
Toujours	10,6	9,5	10,5

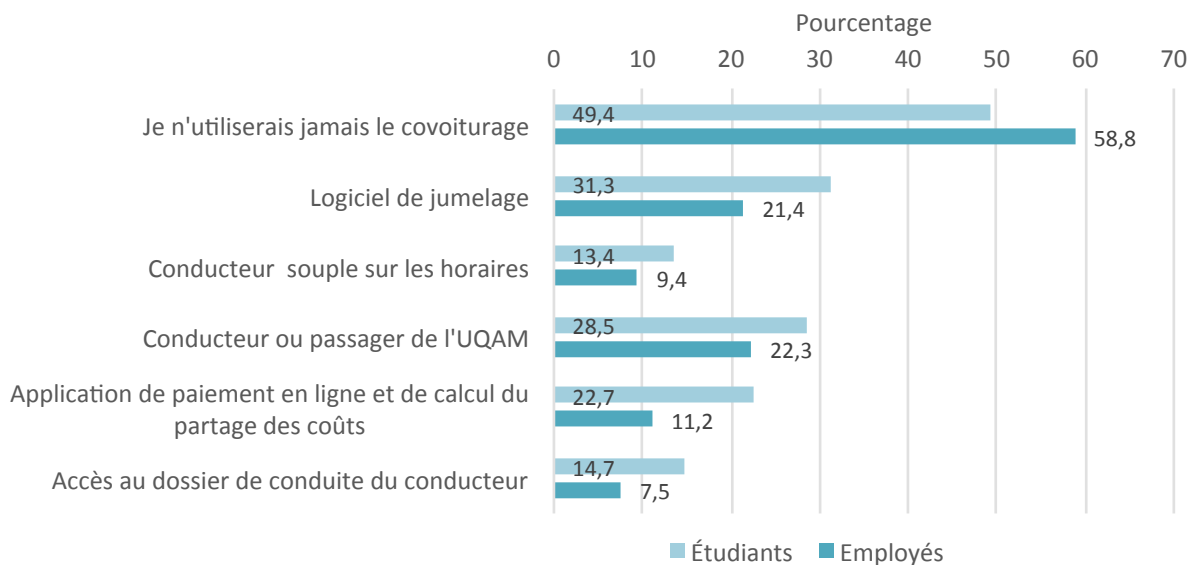
Figure 21 Au cours des 12 derniers mois, quel(s) moyen(s) avez-vous utilisé pour organiser votre covoiturage? (plusieurs réponses possibles) (n=577 personnes déclarant au moins parfois utiliser le covoiturage) [Q45]



Le covoiturage peut permettre à des personnes n'ayant pas d'autres options que de se rendre à l'UQAM en automobile de réduire leurs frais de déplacement (essence et stationnement) et de limiter leurs effets néfastes sur les émissions de gaz à effet de serre. En ce sens, c'est une option peu utilisée qui pourrait produire des gains notables dans l'atteinte des objectifs de développement durable de l'UQAM. Les étudiants semblent en général plus ouverts à possibilité de faire du covoiturage (Figure 22). Un

logiciel de jumelage, un conducteur ou passager de l'UQAM et une application de paiement et de calcul du partage des coûts sont les initiatives qui sont appuyées le plus largement.

Figure 22 Selon vous, quelle(s) initiative(s) faciliterai(en)t l'utilisation du covoiturage pour vos déplacements entre votre résidence et l'UQAM? (n=4182) [Q69]

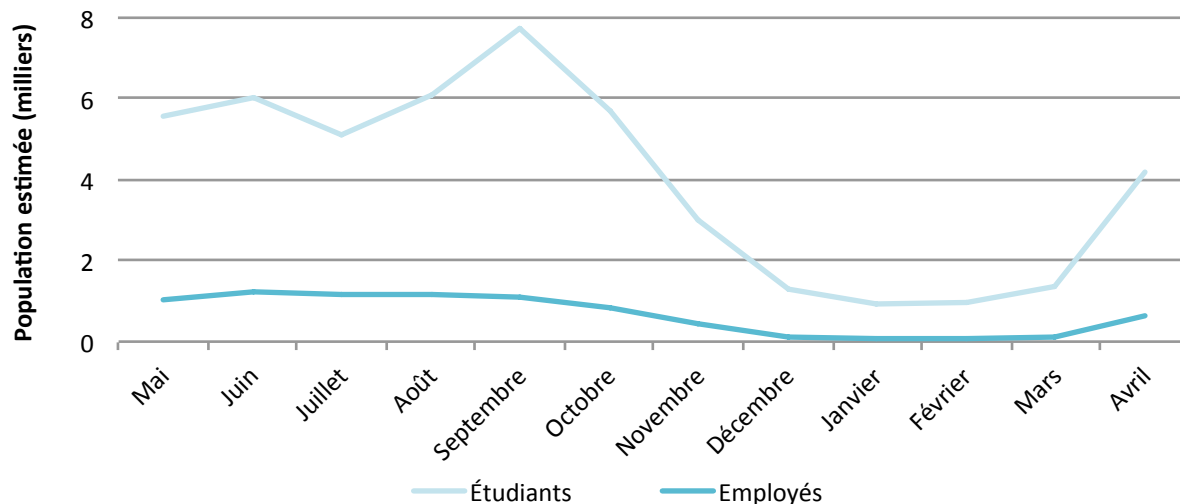


Section 6. Déplacements à vélo

6.1. Utilisation du vélo durant l'année

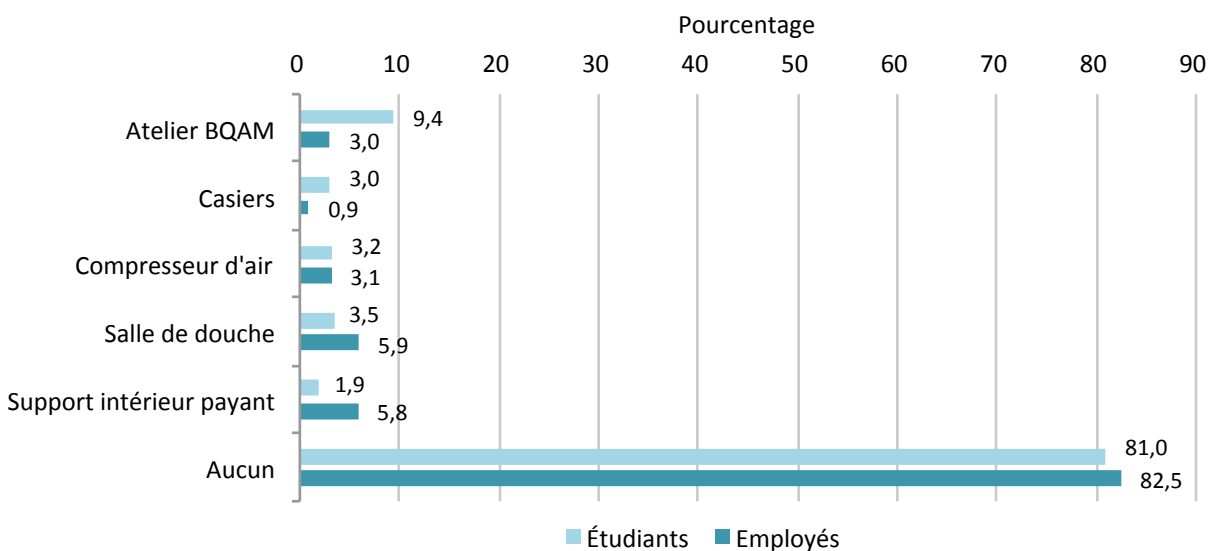
L'année académique s'étalant de septembre à fin avril, les variations de température durant l'année peuvent fortement restreindre l'usage du vélo durant les mois les plus froids. L'apogée de l'usage du vélo pour se rendre à l'UQAM a lieu à la rentrée en septembre où l'on estime que près de 9000 membres de la communauté utilisent le vélo au moins à l'occasion pour s'y rendre (Figure 23). Le déclin dans l'usage est rapide et atteint son plancher (tout de même plus de 1000 cyclistes occasionnels, surtout des étudiants) entre les mois de décembre et mars. Parce que l'université se vide de ses étudiants durant l'été, on note une chute au mois de juillet, après le trimestre des cours d'été intensifs. Cette chute est d'ailleurs bien moins visible sur la courbe des employés qui continuent de se rendre à l'UQAM durant l'été.

Figure 23 Utilisation du vélo pour effectuer le déplacement entre le lieu de résidence et l'UQAM dans les 12 derniers mois [Q46]



Outre les supports à vélo, l'UQAM possède plusieurs infrastructures particulièrement dédiées aux cyclistes, mais peu de cyclistes rapportent les utiliser. Si l'atelier de réparation de vélo BQAM est plus populaire auprès des étudiants, les salles de douches et supports intérieurs payants le sont plus particulièrement pour les employés (Figure 24). Les réponses aux questions verbales en fin d'enquête ont toutefois mis ces résultats en perspective. Nombreux sont les participants rapportant prendre connaissance pour la première fois de la présence de ces infrastructures et services. Certains d'entre eux suggèrent d'assurer une meilleure diffusion de l'information sur les infrastructures disponibles.

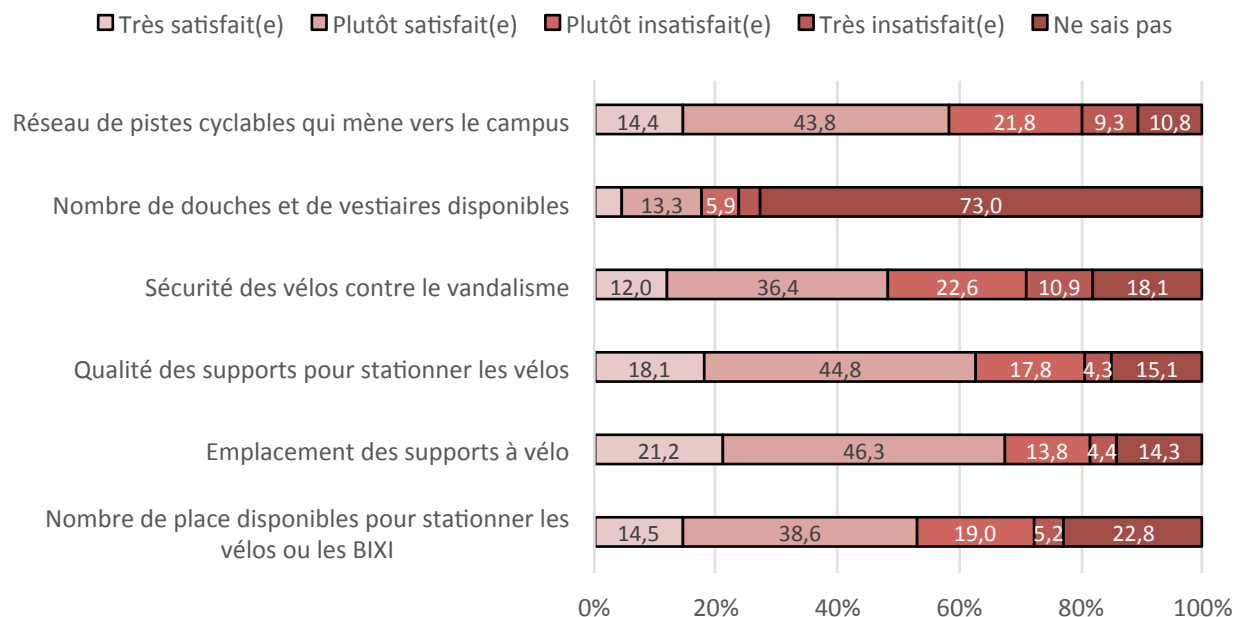
Figure 24 Au cours des 12 derniers mois, quel(s) service(s) offert(s) aux cyclistes sur les campus de l'UQAM avez-vous utilisé(s)? (n=1150 cyclistes) [Q47]



6.2. Satisfaction des cyclistes et propositions d'amélioration

Pour la plupart des infrastructures disponibles pour les cyclistes, 50 % ou plus des cyclistes de l'UQAM se disent très satisfaits ou plutôt satisfaits (Figure 25). Le haut taux de répondants déclarant ne pas avoir d'opinion au sujet des douches et vestiaires corrobore les données mentionnées précédemment sur le manque d'informations. Les plus hauts taux d'insatisfaction sont associés à la sécurité des infrastructures contre le vandalisme.

Figure 25 Satisfaction des cyclistes par rapport aux infrastructures pour cyclistes à l'UQAM (n=1120 cyclistes) [Q62]



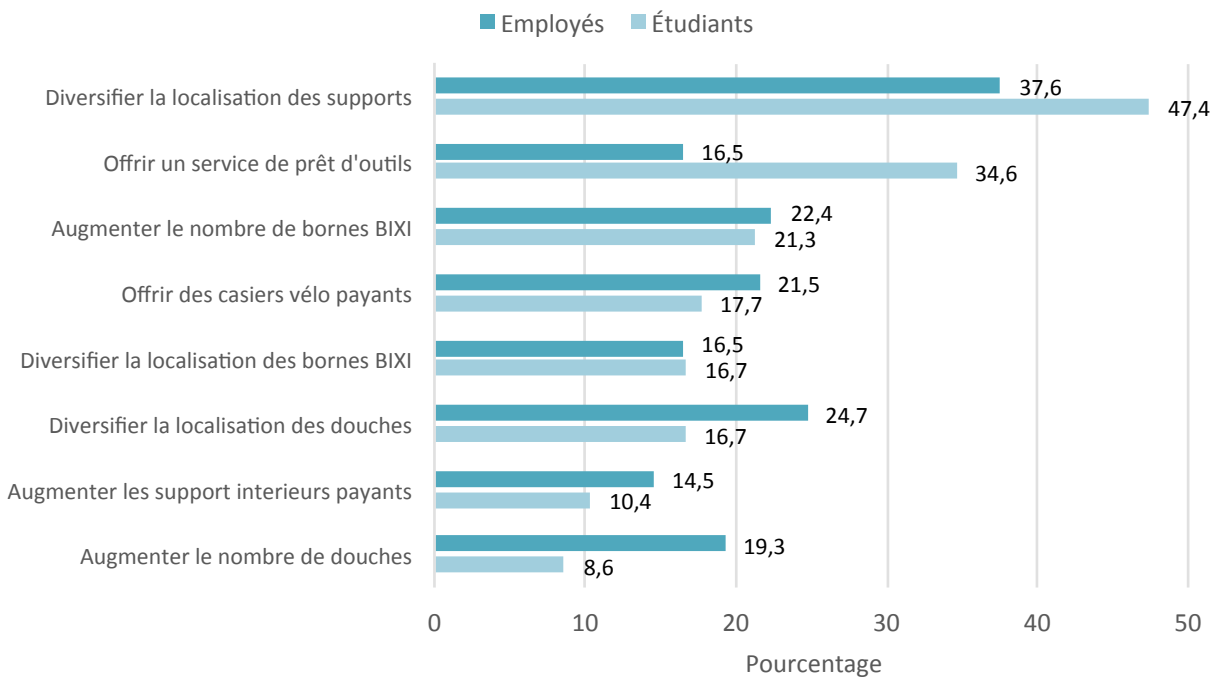
L'amélioration des services offerts aux cyclistes pourrait avoir un effet notable sur l'usage du vélo comme moyen de transport vers l'UQAM. Parmi les gens qui rapportent s'être déjà rendus à l'UQAM en vélo, plus de 50 % ont indiqué qu'ils augmenteraient la fréquence de leurs déplacements en vélo entre leur résidence et l'UQAM. C'est 60 % des étudiants et 51 % des employés qui rapportent déjà avoir utilisé un vélo ou BIXI pour leur déplacement entre leur résidence et l'UQAM indique qu'il serait enclin à augmenter la fréquence d'utilisation de ce mode de transport actif si l'UQAM améliorerait certains services offerts aux cyclistes (Tableau 17). Parmi les répondants n'ayant jamais utilisé le vélo pour se rendre à l'UQAM, c'est près de 20 % des employés et 30 % des étudiants qui seraient plus enclins à utiliser soit leur vélo personnel, soit un vélo en libre-service.

Les cyclistes insistent toujours sur l'amélioration des installations à destination (Figure 26). Pour les étudiants, d'augmenter le nombre de supports extérieurs et de diversifier leurs localisations, ainsi qu'offrir un service de prêt d'outils sont les services les plus importants à favoriser. Pour les employés, les douches et les casiers à vélo payants s'ajoutent au nombre et à la diversité des localisations des supports extérieurs.

Tableau 17 Potentiel de changement dans l'usage du vélo suite à des améliorations [Q65 et Q67]

	Étudiants	Employés	Total
Total non cyclistes	1610	1405	3015
Si l'UQAM améliore certains services offerts aux cyclistes, Seriez-vous plus enclins à utiliser un vélo pour aller à l'UQAM? (%)			
Oui, avec un vélo personnel	21,9	15,4	21,2
Oui, avec un vélo en libre-service	7,9	4,2	7,5
Non	70,3	80,5	71,3
Total	100%	100%	100%
Total cyclistes	520	599	1119
Si l'UQAM améliore certains services offerts aux cyclistes, Augmenterez-vous votre fréquence d'usage du vélo pour aller à l'UQAM? (% oui)			
	60,0	51,1	58,8

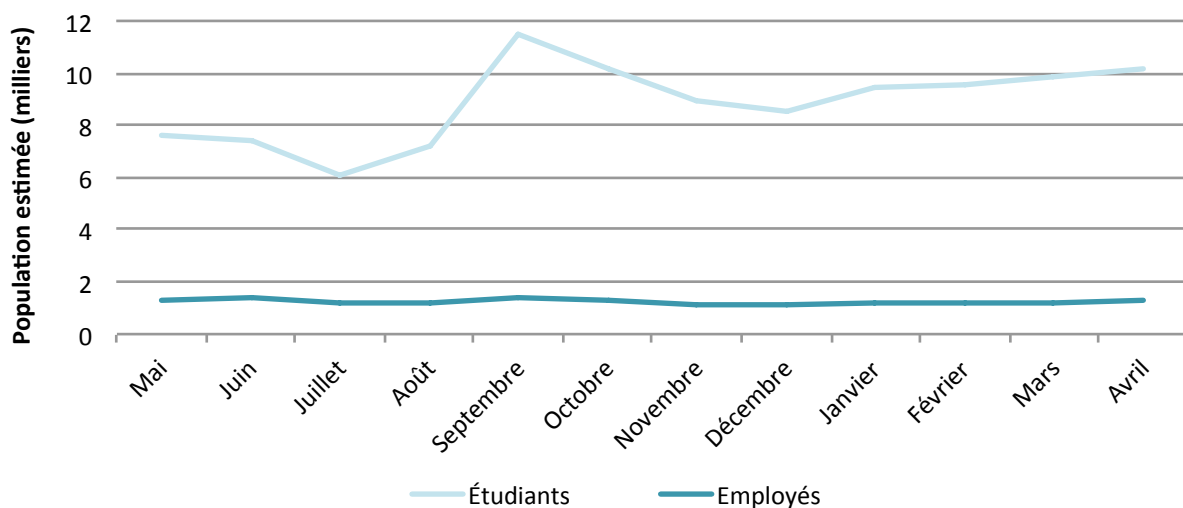
Figure 26 Quels sont les trois principaux services offerts aux cyclistes qui devraient être améliorés ou favorisés par l'UQAM? (n=1150 répondants cyclistes) [Q66]



Section 7. Déplacements à pied et autres modes de transport actif

Nous avons montré plus tôt que près de 38 % des étudiants et employés marchaient pour se rendre à l'UQAM parfois, régulièrement ou toujours (voir Tableau 8). L'évolution de la pratique de la marche au courant de l'année est elle aussi soumise aux variations climatiques, et c'est particulièrement le cas pour les étudiants (Figure 27). En projetant les données de l'enquête à la population totale, en septembre, c'est près de 13 000 personnes qui se rendent à l'UQAM à pied, chiffre qui diminue bien moins que le vélo durant l'hiver. Pour les étudiants, on estime les marcheurs à 9500 en février, mais à environ 6000 en juillet, lorsque peu de cours se donnent. Par contre, en pourcentage, ils représentent 65 % des étudiants qui se rendent à l'UQAM au mois de juillet. Pour les employés, on constate un maintien de la pratique durant l'hiver. Tout au long de l'année, c'est entre 1100 et 1300 employés qui déclarent marcher à l'occasion vers l'UQAM, ce qui représente entre 24 % et 34 % d'entre eux. La même question a été posée pour les autres modes de transport actif sur roues (trottinette, patins à roulettes, planche à roulettes, etc.), des modes de transport très peu populaires pour se rendre à l'UQAM. On estime qu'environ 150 membres de la communauté en font parfois l'usage en septembre, et un déclin important, plus prononcé que celui du vélo, est observé entre novembre et mars.

Figure 27 Au cours des 12 derniers mois, durant quel(s) mois avez-vous utilisé la marche pour vos déplacements entre votre résidence et l'UQAM? [Q48]

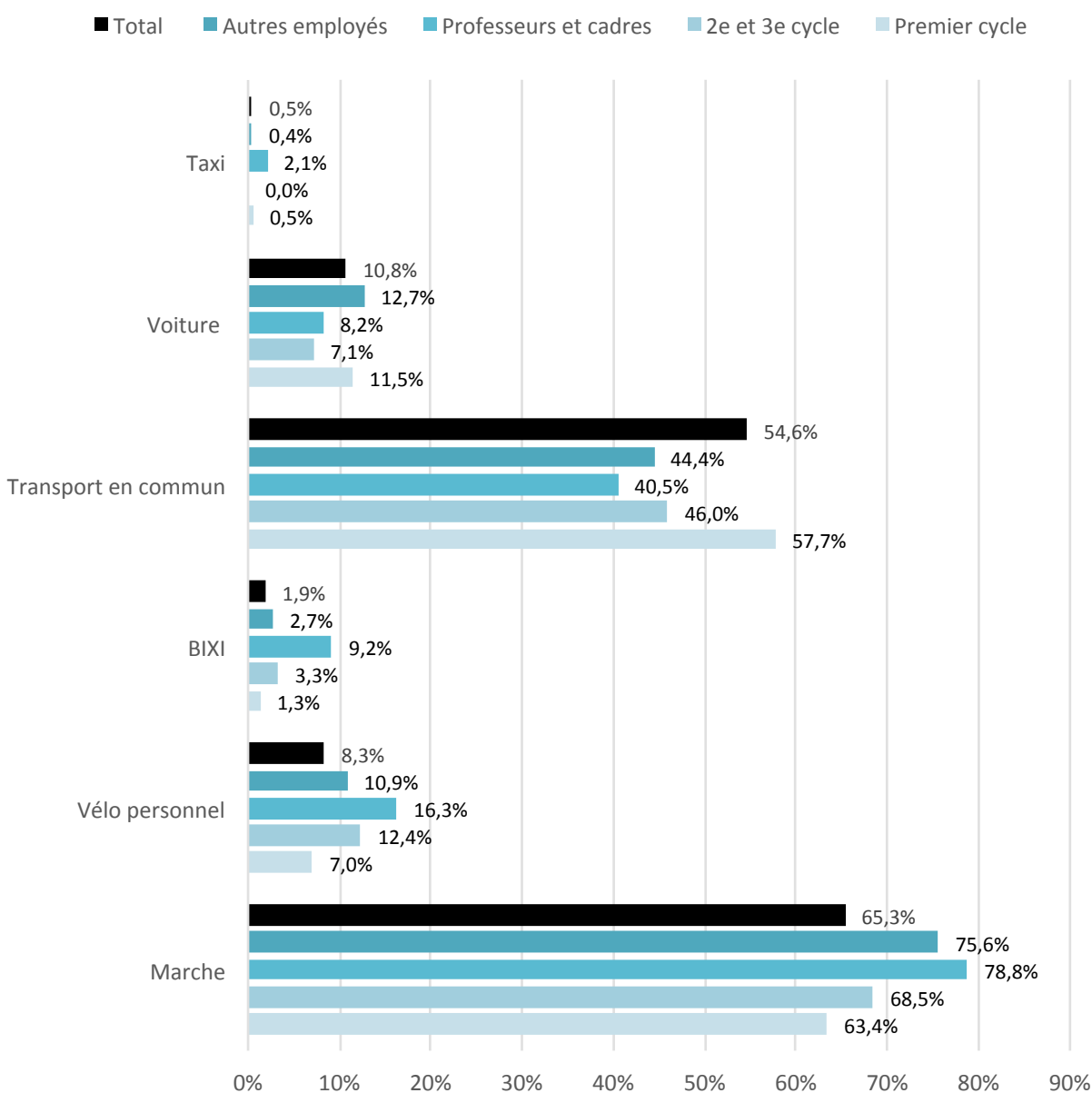


Section 8. Déplacements entre les campus

Une fois à l'UQAM, 51 % des étudiants ne rapportent aucun déplacement entre les campus (47 % si l'on considère seulement les étudiants de premier cycle). Il en va de même pour 65 % des employés de l'UQAM. Pour ceux qui rapportent s'être déplacés entre campus, la marche (65 %) et le transport en commun (55 %) sont privilégiés par les répondants (Figure 28). Les employés sont plus prompts que les étudiants à utiliser des modes de transport actif pour effectuer leurs déplacements entre les campus. Les étudiants de premier cycle sont caractérisés par leur forte proportion d'utilisation du transport en commun et de la voiture (de façon moindre) pour se déplacer entre les campus. On attribue ces résultats d'une part à la forte proportion d'étudiants ayant un titre de transport en commun mensuel et

voulant le rentabiliser, et d'autre part, à la possibilité que les automobilistes décident de déplacer leur voiture de campus entre deux cours ayant lieu dans deux campus différents. Les professeurs et cadres, quant à eux, tendent à favoriser les modes actifs. Avec 9 % et 16 %, ce sont les professeurs et cadres qui font l'usage le plus important du BIXI et du vélo.

Figure 28 Mode(s) de transport utilisé(s) pour les déplacements entre les campus ou pavillons (n=1758 répondants se déplaçant entre campus; en %, plusieurs réponses possibles) [Q18]

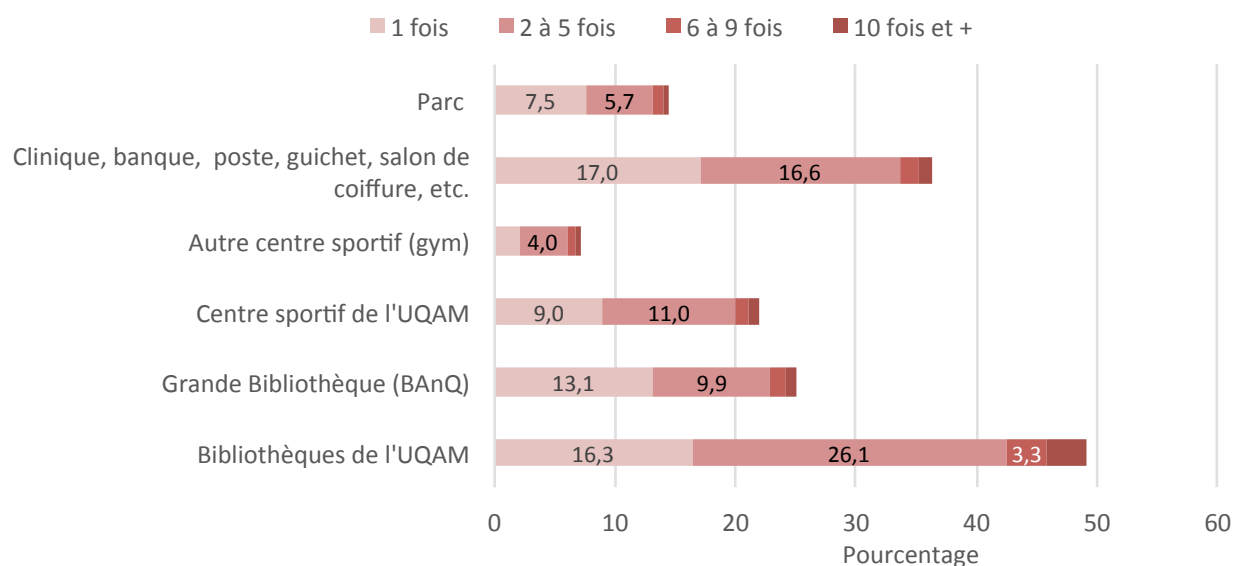


Section 9. Activités dans les environs de l'UQAM

Une fois sur le campus de l'UQAM, les membres de la communauté peuvent se déplacer et profiter des nombreux et divers services de proximité du quartier (Figure 29). C'est là un des avantages de l'UQAM par rapport par exemple à l'Université de Montréal. La bibliothèque de l'UQAM est l'infrastructure la plus visitée, avec près de 50 % des répondants qui déclarent l'avoir visité au moins une fois dans la semaine précédant l'enquête, dont près de 34 % qui l'ont visité plus d'une fois. En comparaison, c'est près de 25 % des répondants qui ont visité la BAnQ au moins une fois durant cette même semaine, ce que l'on peut estimer à quelque 10500 visiteurs en provenance de l'UQAM. Ces valeurs démontrent l'important complément que la BAnQ représente aux infrastructures de bibliothèque de l'UQAM tant en termes de collection que d'espace de travail individuel et de locaux de groupe. On estime la fréquentation du centre sportif à quelque 9200 utilisateurs durant cette semaine, un nombre bien plus élevé que la fréquentation des autres centres sportifs du quartier (qui toutefois peuvent offrir des services d'appoint).

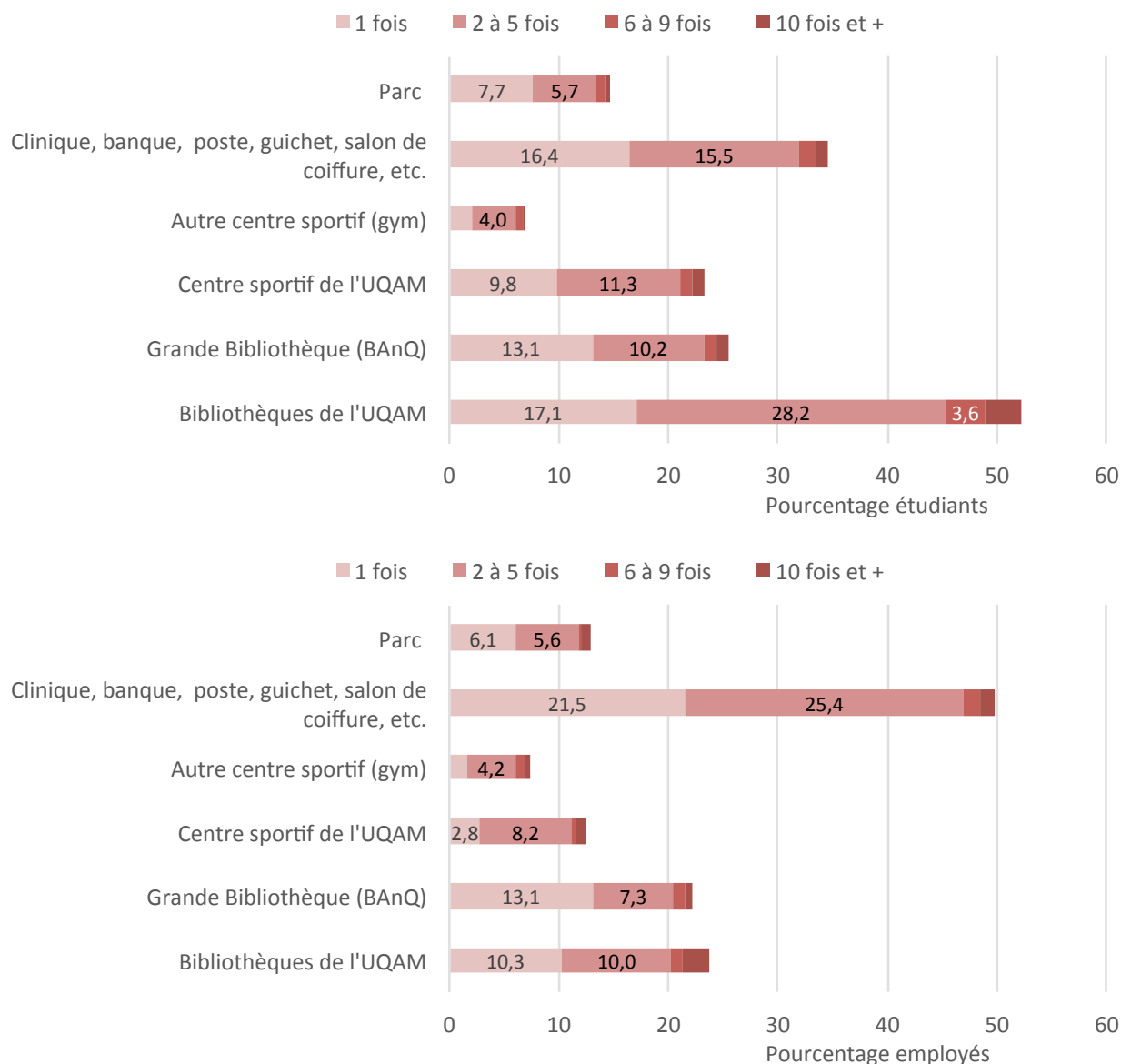
Considérant un printemps tardif en 2014, que près de 15 % de la population de l'UQAM fréquente les parcs des environs témoigne de leur valeur pour la population de l'UQAM. L'ensemble de ces données démontre à quel point la vie académique sur le campus de l'UQAM est aussi agrémentée par la présence de services additionnels dans le quartier, qui peuvent faciliter la vie des membres et pallier les lacunes dans les quartiers de résidence des répondants. Les services de base comme les cliniques, banques, guichets et bureaux de poste ont aussi été fréquentés sur une base régulière par les membres de la communauté.

Figure 29 Au cours des 7 derniers jours, quel(s) lieu(x) avez-vous visité(s) à l'UQAM ou dans les environs de l'UQAM (moins de 15 minutes de marche), avant, après ou entre vos heures de travail ou d'études? Combien de fois environ avez-vous visité ce ou ces lieux? (n=4071) [Q50]



La Figure 30 reprend ces données pour les étudiants et pour les employés. On y observe que la bibliothèque est beaucoup plus fréquentée par les étudiants, alors qu'une plus grande part des employés tendent à utiliser les services de base, et les utilisent plus fréquemment. Les parcs et la grande bibliothèque (BAnQ) sont utilisés de façon similaire par les deux groupes, quoique légèrement plus par les étudiants.

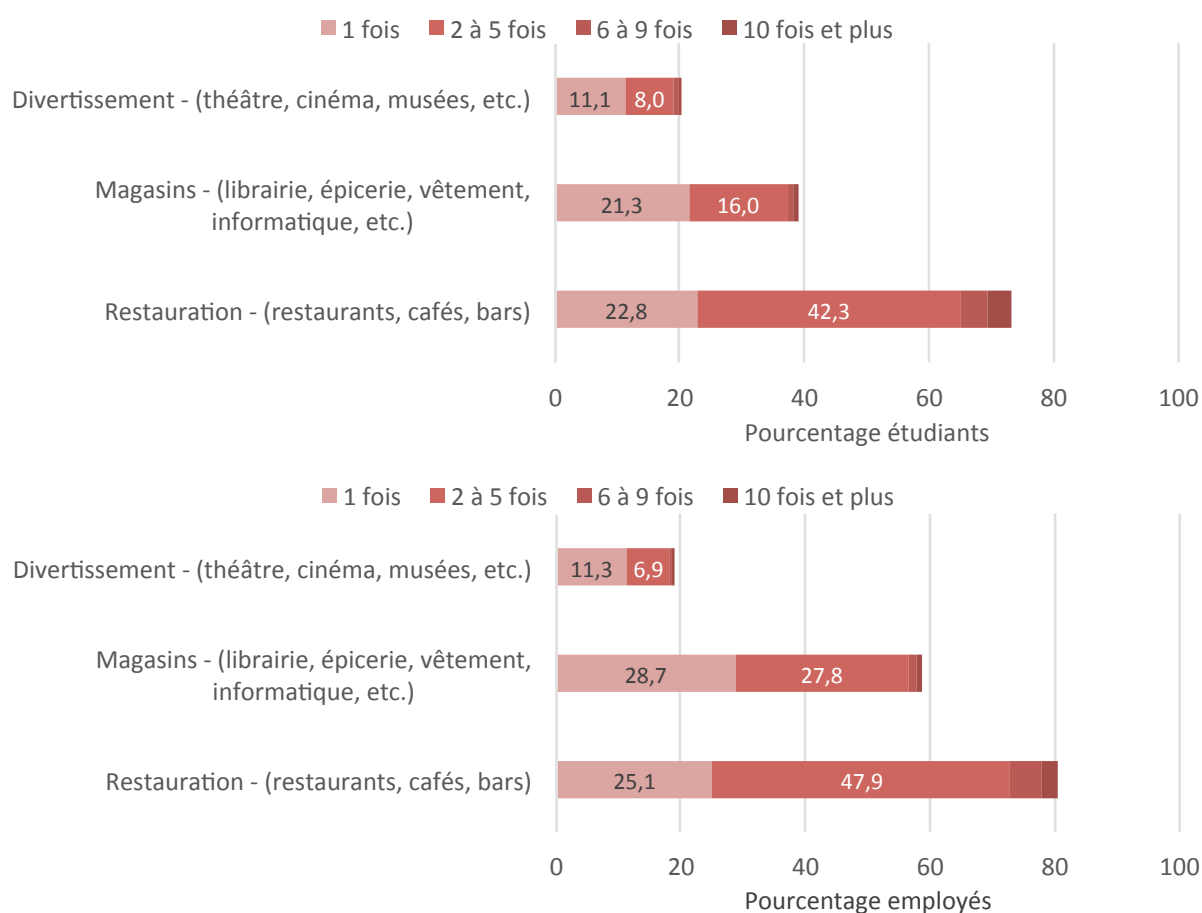
Figure 30 Au cours des 7 derniers jours, quel(s) lieu(x) avez-vous visité(s) à l'UQAM ou dans les environs de l'UQAM (moins de 15 minutes de marche), avant, après ou entre vos heures de travail ou d'études? Combien de fois environ avez-vous visité ce ou ces lieux? (n=2104 étudiants et 1967 employés) [Q50]



Une autre série de questions s'intéressait à la fréquentation de lieux de consommation sur le campus et à sa proximité, dans un rayon de 15 minutes de marche (Figure 31). Par sa nature plus quotidienne, il est peu surprenant de constater que l'activité de restauration et de consommation dans les cafés, et bars

des environs est la plus populaire. C'est un peu plus de 70 % des étudiants et environ de 80 % des employés qui ont fréquenté ce type d'établissement au courant de la semaine précédant l'enquête. Le magasinage vient en second lieu avec près de 40 % des étudiants et de 60 % des employés qui ont fréquenté les magasins et boutiques du quartier. Pour tous ces services, peu sont ceux qui ont fréquenté plus de 5 fois ces endroits, mais la part de ceux qui les ont fréquentés plus d'une fois est considérable. Le divertissement attire aussi près de 20 % des étudiants et employés.

Figure 31 Au cours des 7 derniers jours, quel(s) service(s) avez-vous utilisé(s) avant, après ou entre vos heures de travail ou d'études ? Combien de fois environ avez-vous utilisé ce ou ces services? (n=2150 étudiants et 2031 employés) [Q51 à 53]



Lorsque l'on a demandé aux répondants de rapporter le montant total de leurs dépenses dans chacun de ces types de services au courant d'une semaine, les dépenses se sont avérées être considérables (et ce même si toute dépense rapportée au-delà de 200 \$ a été exclue de l'analyse, ce qui a réduit les tailles d'échantillons d'environ 4 %). C'est près de 65 %, 70 % et 85 % des membres de la communauté qui ont affirmé dépenser 30 \$ et moins respectivement pour le magasinage, la restauration et le divertissement (Figure 32). On peut aussi voir que près de 25% des clients des restaurants, cafés et bars se sont limités à des dépenses de 10\$ et moins. La figure suivante (Figure 33) démontre que les employés ont dépensé en moyenne de 5 à 15 \$ de plus que les étudiants dans ces trois catégories de lieux de consommation et que dans la plupart des cas, environ 25 % des répondants ayant fréquenté ces lieux ont dépensé plus de

50 \$ à un des types de lieux de consommation au courant de la semaine (75^e percentile sur la Figure 33). Si l'on projette ces dépenses individuelles à la population totale de l'UQAM à l'aide des facteurs d'expansion, les étudiants et employés ont dépensé plus de 920 000 \$ en restauration au courant d'une semaine, quelque 542 000 \$ dans les magasins, et quelque 188 000 \$ dans les lieux de divertissements (Figure 34).

Figure 32 Au cours des 7 derniers jours, combien d'argent avez-vous approximativement dépensé pour les services que vous avez utilisés dans les environs de l'UQAM avant, après ou entre vos heures de travail ou d'études? Pourcentage cumulé [Q54 à 56]

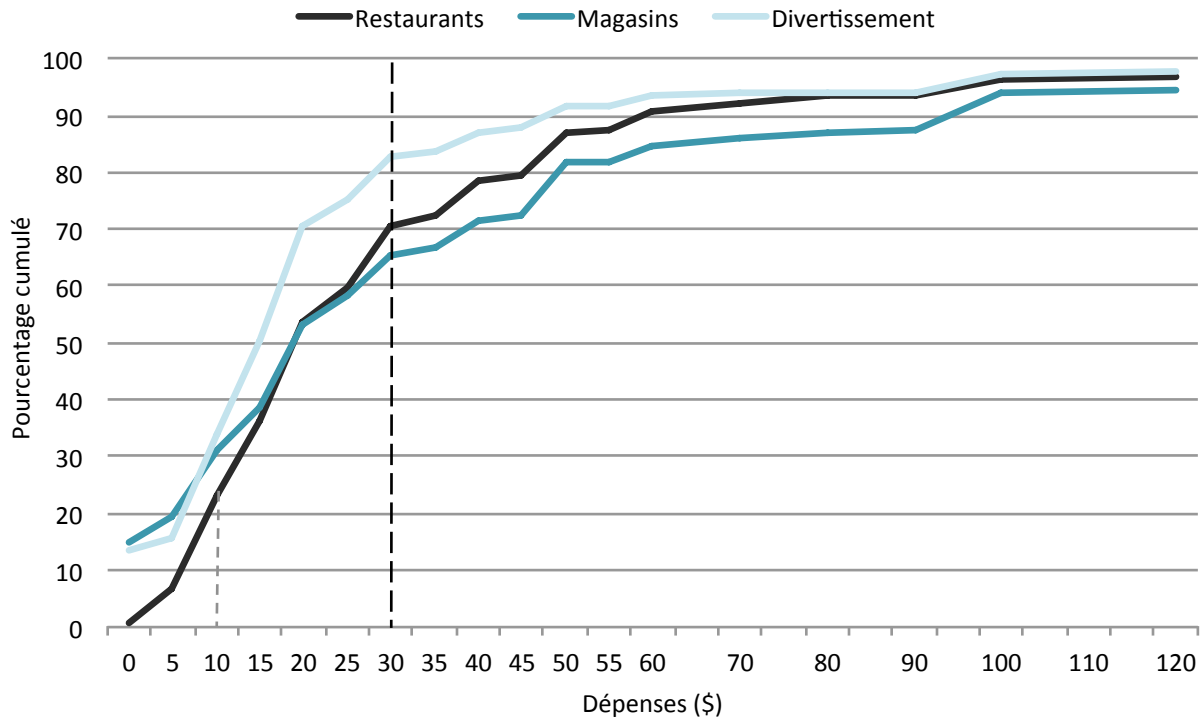


Figure 33 Dépenses moyennes par personne dans les restaurants, magasins et lieux de divertissements dans les environs de l'UQAM au cours des 7 derniers jours [Q54 à 56]

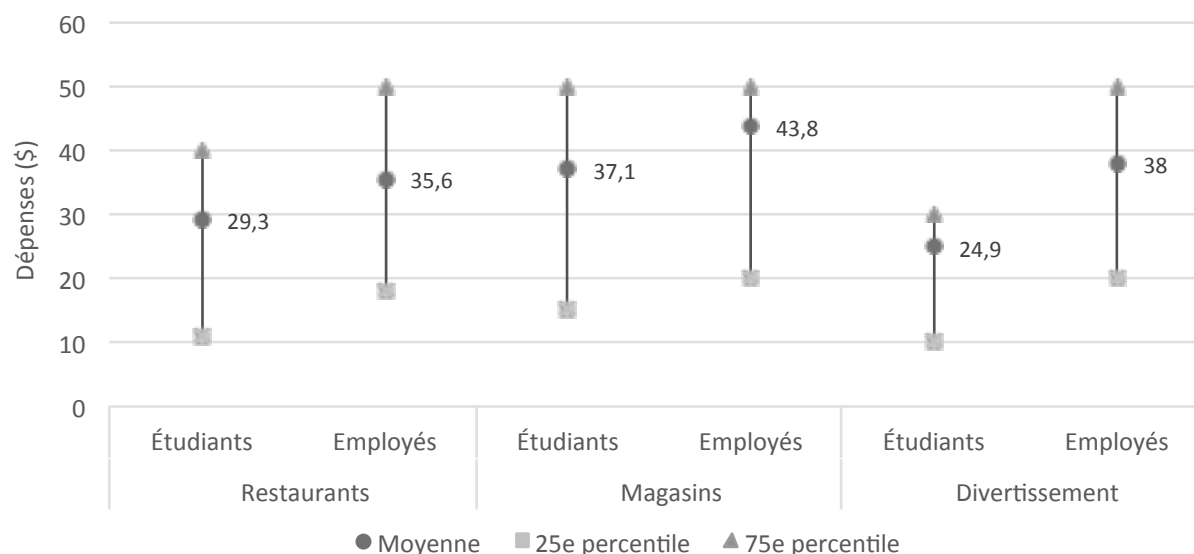
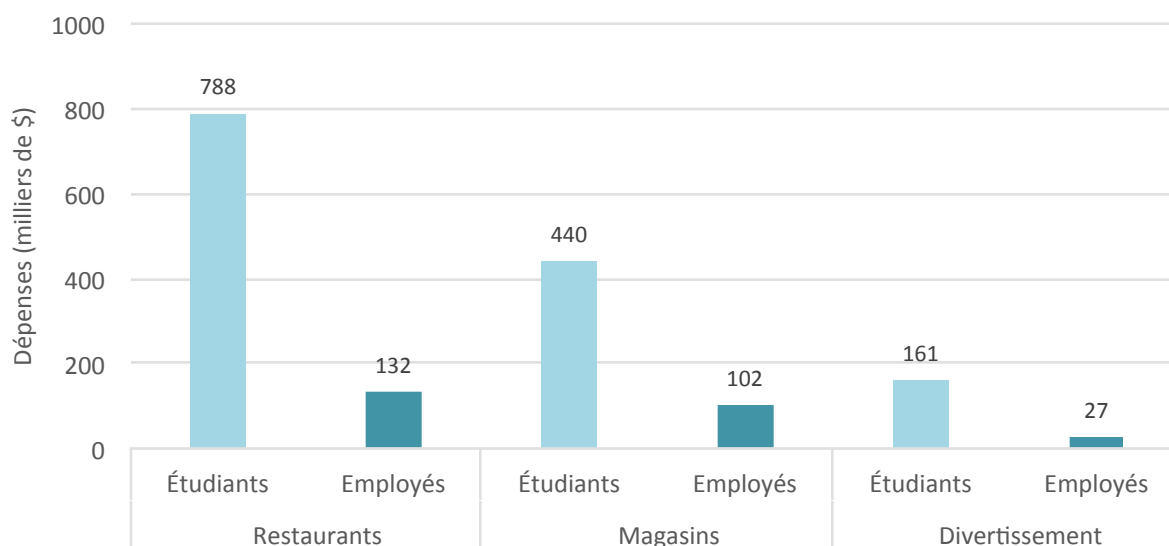


Figure 34 Dépenses dans les restaurants, magasins et lieux de divertissement dans les environs de l'UQAM au cours des 7 derniers jours, projetés à la population entière de l'UQAM (limité à 200 \$ maximum — plus de 96 % des réponses) [Q54 à 56]



Section 10. Le télétravail

Une des manières d'éviter les déplacements liés au travail est le télétravail. On définit ici le télétravail comme étant la réalisation d'une partie de son travail hors des campus de l'UQAM, sans toutefois que l'accomplissement du travail ne soit restreint à la maison. La série de questions sur le télétravail n'a pas été posée aux étudiants, car peu d'entre eux ont des bureaux attitrés où ils doivent se rendre pour accomplir leurs tâches. Pour beaucoup d'employés des universités, particulièrement les professeurs, cette option est raisonnable, pratique et productive. C'est 93 % des professeurs et cadres qui

considèrent qu'une partie de leur travail se prêterait au télétravail, une valeur bien plus élevée que pour les autres employés de l'UQAM (Tableau 40). Par opposition, c'est 40 % des autres employés (chargés de cours inclus) qui jugent que leur travail ne se prêterait pas au télétravail. Les deux groupes s'entendent toutefois pour dire qu'il est difficile de compléter la totalité de leur tâche par télétravail. Les distinctions entre les deux groupes reflètent en grande partie les dispositions des conventions collectives qui permettent ou restreignent ce mode d'organisation du travail (notons que les cadres représentent 16% de la catégorie Professeurs et cadres et ne sont pas sujet à la même convention collective).

Tableau 18 Série de questions sur le télétravail des employés [Q70 à Q72]

	Professeurs et cadres	Autres employés	Total
Total	554	1427	1981
Votre travail se prête-t-il au télétravail? (%)			
Oui, une partie de mon travail	93,3	57,4	67,6
Oui, la totalité de mon travail	1,3	2,9	2,5
Non, mon travail ne se prête pas au travail à distance	5,4	39,7	30,0
Total	100%	100%	100%
Vous arrive-t-il d'exercer une partie de votre travail à distance? (%)			
Jamais	3,6	48,1	35,5
Rarement	16,6	21,9	20,4
Parfois	28,3	14,0	18,0
Régulièrement	48,0	13,8	23,5
Toujours	3,6	2,4	2,7
Total	100%	100%	100%
Si vous aviez le choix, préféreriez-vous exercer une partie de votre travail à distance? (%)			
Oui, une partie de mon travail	83,8	67,2	71,9
Oui, la totalité de mon travail	3,8	5,7	5,2
Non, je ne suis pas intéressé à travailler de mon domicile	12,4	27,2	23,0
Total	100%	100%	100%

Une seconde question permettait de sonder la fréquence relative du télétravail. Environ 80 % des professeurs et cadres effectuent de « parfois » à « toujours » une partie de leur travail à la maison. Pour les autres employés, le pourcentage tombe à environ 50 %. En comparant les réponses à ces deux questions, on note que le télétravail est légèrement sous-utilisé par rapport à la possibilité rapportée de le faire. C'est par exemple 40 % des employés de soutien qui disent ne pas pouvoir le faire, mais 48 % qui en réalité ne le font pas. De même, 94 % des professeurs et cadres disent pouvoir faire une partie ou la totalité de leur travail, mais seuls 80 % d'entre eux en profite au moins parfois.

Une partie de l'explication peut se trouver dans les préférences des employés. La recherche dans le domaine suggère que certains considèrent que le télétravail réduit les interactions porteuses avec les collègues, limite la visibilité du travail accompli et les possibilités de promotion et atténue la séparation entre le travail et la vie quotidienne et familiale. Plus de 12 % des professeurs et cadres rapportent leur manque d'intérêt pour le travail à distance. C'est également le cas d'un peu plus de 27 % des autres employés.

Section 11. Emploi étudiant

Finalement, quelques questions visaient à documenter les habitudes de travail rémunéré des étudiants de manière à comprendre comment celles-ci pouvaient influencer les déplacements vers l'UQAM. Un quart des étudiants des cycles supérieurs occupent un emploi à temps plein tout en poursuivant leurs études. C'est également le cas de près d'un cinquième des étudiants du premier cycle (Tableau 19). Le travail rémunéré à temps partiel est par contre beaucoup plus fréquent. Par exemple, un étudiant sur deux au baccalauréat occupe un emploi à temps partiel. La proportion des étudiants qui ne travaillent pas est d'environ 31 % pour tous les cycles.

Les étudiants des cycles supérieurs sont plus portés que les étudiants du premier cycle à décrocher un emploi sur le campus. On parle d'un emploi sur trois pour les étudiants des cycles supérieurs (27,7 %, environ 1700 emplois estimés pour la population totale) contre 5,7 % pour les étudiants du premier cycle (1100 emplois estimés pour la population totale).

Tableau 19 Questions sur l'emploi étudiant [Q73 et Q74]

	Premier cycle	2e et 3e cycle	Total
Emploi rémunéré?			
Total	1614	498	2112
Temps partiel (<30heures/semaines)	50,6	43,0	48,8
Temps plein (>=30 heures/semaines)	18,8	24,7	20,3
Ne travaille pas	30,5	32,4	31,0
	100%	100%	100%
Localisation de l'emploi rémunéré			
Total	1128	339	1467
Sur le campus	5,7	27,7	11,0
Hors campus	94,3	72,3	89,1
	100%	100%	100%

Section 12. Suggestions et commentaires textuels

La dernière section du questionnaire permettait aux répondants de proposer textuellement les meilleures manières d'améliorer l'accès à l'UQAM en transport durable (décrit comme le transport en commun, la marche et le vélo), et, plus généralement, de fournir des commentaires supplémentaires sur les déplacements à l'UQAM et sur le questionnaire. Au total, 2227 répondants ont fourni des commentaires variés sur ces sujets, générant un corpus de commentaires de près de 54 000 mots (environ 130 pages de texte à simple interligne). L'analyse de ces commentaires a permis d'identifier quelques catégories générales de commentaires présentés ici en complément aux données quantitatives. La richesse de l'information et la spécificité des commentaires ne sont toutefois pas détaillées dans le contexte de ce rapport. On rapporte ici toutefois quelques-uns de ces commentaires en fonction de leur pertinence, leur représentativité du corpus exploré ou leur présentation d'une situation spécifique. Une grande partie des commentaires peuvent être classifiés comme faisant directement référence au vélo (522 commentaires), au transport en commun (1449 commentaires) et à l'usage de l'automobile et du covoiturage (121 commentaires).

Les commentaires sur le vélo traitent fréquemment des stationnements à vélo, du réseau cyclable et des services de douches et vestiaires. Ces commentaires présentent parfois des opinions distinctes par rapport aux désirs des cyclistes. Par exemple, pour certains, les anciens supports à vélo offrent plus de sécurité, pour d'autres ils sont moins pratiques. Dans une grande partie des commentaires, la sécurité des vélos est la préoccupation centrale.

Les plus anciens systèmes de stationnement et vélo fonctionnant comme des mâchoires qui se referment sur le cadre et les roues étaient de très bons systèmes. Ils sont plutôt remplacés maintenant par des structures métalliques permettant d'y attacher le vélo avec un cadenas, mais n'offrant pas autant de sécurité qu'avant. Je pense particulièrement au Pavillon Aquin.

Remplacer les anciens supports qui se referment pour des plus simples et mieux adaptés. Plus d'espace pour barrer les vélos (lieux visibles et passants) et une meilleure sécurité pour éviter les vols.

Permettre aux employés de ranger leur vélo dans leur bureau lorsque l'espace le permet. Il s'agit d'un lieu parfaitement sécuritaire pour prévenir le vol.

Un des problèmes pour le vélo, c'est le grand nombre de vol. À ce propos, un grand parking de vélo, surveillé mais gratuit, serait à mon avis une très bonne chose.

Je trouve inconcevable que l'UQAM facture 65\$ pour avoir accès à un support intérieur pour vélo à ses employés!

L'accès aux douches et la mise en service de casiers pour les cyclistes font aussi l'objet de commentaires fréquents qui, selon plusieurs répondants, faciliterait l'usage de ce mode de transport. L'idée de faciliter, appuyer, financer et élargir les activités d'un atelier comme BQAM rallie aussi plusieurs commentaires.

Horaire des douches du centre sportif...horaire modifié l'été.

Mettre en marche un système gratuit ou à petit prix de casiers pour les étudiants en vélo. Ce qui gêne le plus en voyageant en vélo, c'est de trainer son casque et son banc toute la journée.

Aménager des casiers près des supports à vélo (intérieur ou extérieur) pour rendre plus pratique l'utilisation du vélo.

Offrir un service de prêt d'outils de réparation de vélo gratuit et un service de prêt de cadenas gratuit (en cas d'oubli). Plus de financement pour BQAM.

Parmi les commentaires sur le transport en commun, la question des coûts (595 commentaires), de l'accès au système, de sa couverture géographique (299 commentaires), de sa fiabilité (249 commentaires), de la fréquence du service et des temps d'attentes (561 commentaires), de la rapidité défaillante de certaines lignes et du confort du système (143 commentaires) reviennent fréquemment. Plusieurs propositions sont aussi faites pour faciliter l'usage de plusieurs modes de transport durables en reliant plusieurs services à la carte OPUS. Les contraintes liées aux horaires semblent particulièrement pertinentes dans le cadre d'une enquête menée sur une population universitaire.

Jumelage BIXI et STM ainsi qu'un boni étudiant. Rabais pour abonnement Bixi et pour titres de transport.

Les tarifs étudiants devraient être applicables aux étudiants de plus de 25 ans.

Si j'avais accès à un stationnement incitatif suffisamment grand dans l'est de la ville cela me conviendrait, mais actuellement il faut arriver extrêmement tôt pour avoir une place.

Après 21 heures, à la sortie des cours du soir, l'attente de l'autobus est trop longue, ce qui n'incite pas à prendre le transport en commun. Express disponible hors des heures de pointe et plus souvent.

Ajout ou modifier les heures (dernier train) de certains trains de banlieue avec les heures de fin de cours. À l'heure actuelle, il est impossible de prendre le train vers Vaudreuil (21h15) lorsqu'on termine son cours à 21h00, nous n'avons pas assez de temps pour nous rendre à la gare.

Les étudiants sont souvent des oiseaux de nuit, il n'est pas rare que dans mon domaine d'étude, nous quitions l'école à sa fermeture pour avancer des projets. Augmenter la sécurité dans les métros en fin de soirée pourrait sécuriser certains à utiliser le transport en commun tard le soir.

Ce n'est pas facile pour les jeunes parents ayant des enfants à la garderie de l'UQAM: pour le métro, faire comme les vélos, 1ère voiturette pour les poussettes et ajouter des bancs pliables.

Le trajet jusqu'à l'UQAM est d'environ 30 minutes, soit environ le même temps qu'en métro, mais c'est beaucoup plus économique et fiable, puisqu'il n'y a pas d'interruption de service. Dès que je sors mon vélo, je cesse d'acheter la CAM.

Les fréquents ralentissements de service sont stressants particulièrement quand on est usager du train de banlieue: un léger retard qui ajoute 5-6 minutes au trajet jusqu'à Concorde peut faire rater le train, et obliger à attendre 40 minutes le prochain.

Les commentaires sur l'usage de l'automobile, bien moins nombreux, font largement état des besoins en stationnement, des possibilités et limites associées au covoiturage et parfois des considérations relatives aux personnes ayant des besoins particuliers tels les parents, les personnes claustrophobes ou agoraphobes incapables de supporter le métro, les personnes devant transporter des charges importantes dans le cadre de leur travail et les personnes à mobilité réduite. Contrairement aux autres catégories, les commentaires au sujet de l'automobile sont aussi fréquemment mentionnés par des non-utilisateurs de l'automobile qui suggèrent la mise en place de restrictions aux déplacements, d'augmentation des coûts du stationnement.

J'ai un bébé qui va à la garderie de l'UQAM donc je n'ai pas vraiment le choix de prendre ma voiture!

Je ne suis pas la seule qui dédaigne le métro, il y en a d'autres. Pour les personnes claustrophobes, comme moi, et qui restent dans un coin perdu, ce n'est pas facile de se rendre à l'UQAM sans que ça prenne un temps de fou. Avec les lignes d'autobus actuelles, c'est beaucoup plus rapide de prendre ma voiture. Prendre le métro à l'heure de pointe représente trop un grand défi pour moi, j'essaie donc de favoriser le covoiturage.

Il existe à l'UQAM, un cruel manque d'accès pour les voitures (stationnement interne toujours complet). Ceci est davantage présent au Campus Central. Par exemple, si une conférence est organisée un midi, dans un temps limité (durée d'une heure) peu de participants externes (employés d'hôpitaux ou d'entreprises situées à l'extérieur du réseau de la STM) se rendront à l'UQAM en raison du manque de stationnement.

Je fais du covoiturage avec une collègue de l'UQAM ainsi qu'avec la maman d'un enfant fréquentant le même CPE que ma fille.

AUGMENTER le prix du stationnement.

Les déplacements à pied, aussi peu mentionnés, font toutefois l'objet de commentaires sur l'accès piétonnier, incluant la qualité d'entretien des trottoirs, la sécurité des personnes aux abords de l'UQAM et le développement du réseau piétonnier intérieur (signalisation) et souterrain.

Améliorer la qualité de vie dans le quartier, des rues plus propres et moins de sollicitations autour de l'UQAM. Je trouve qu'il y a beaucoup de seringues autour de l'UQAM.

Tunnel pour marcher directement du campus principal jusqu'au pavillon V plutôt que de passer par l'extérieur.

L'UQAM est déjà très accessible par métro. La quantité de sans-abris me rend de plus en plus insécure, je ne sors plus par la sortie face au Archambault même si c'est la plus proche du pavillon AC. Je préfère un détour.

Augmenter la signalisation dans les couloirs de l'UQAM pour rendre plus visibles les chemins pour se rendre des différents pavillons au Métro.

En dehors des heures d'ouverture, avoir accès aux pavillons centraux de l'UQAM plus facilement.

Les portes donnant accès au métro devraient être ouvertes jusqu'à la fermeture du métro.

Quelques commentaires sur le questionnaire lui-même soulèvent les difficultés de certains répondants à bien répondre aux questions pour diverses raisons : horaire et mode de transport variables, stage à l'étranger durant la période d'enquête, multiplicité des lieux de résidence (par exemple pour des conjoints vivant dans différents logements et se visitant durant la semaine), ou situations extraordinaires (blessure, travail à l'extérieur de l'UQAM en fonction d'une entente de prêt de service, congé sabbatique, rédaction finale de doctorat en région). L'enquête visait à décrire au mieux possible les diverses situations de déplacement des membres de la communauté. Il est toutefois difficile de développer un questionnaire d'une longueur raisonnable pouvant couvrir la variété des situations possibles dans un milieu universitaire.

Je me rends très rarement à l'UQAM. Sinon, c'est toujours à des heures et des jours variables. Je n'ai donc pas d'habitudes fixes pour mon transport. Par exemple, j'utilise le transport en commun le jour ou si je dois passer la journée à l'UQAM, mais je prends ma voiture si je dois faire un aller-retour rapide en soirée.

Je ne suis surement pas représentative des étudiants de l'UQAM en général! J'habite très loin du campus, mais je suis en rédaction de thèse en fin de parcours doctoral, donc je n'ai pas à me déplacer toutes les semaines à l'UQAM et c'est ce qui me permet d'habiter en région.

Mon moyen de transport des 7 derniers jours ne reflète pas mes déplacements habituels puisque je me suis foulé la cheville. J'ai donc utilisé plus les transports en commun, mais j'utilise plus souvent la marche.

Comme on a pu le constater par les réponses à certaines questions, certains services offerts à l'UQAM pour les cyclistes et autres personnes utilisant les transports actifs sont méconnus. C'est même mentionné par certains répondants comme une retombée positive de l'enquête que d'avoir informé les utilisateurs potentiels sur les ressources disponibles.

Je ne connaissais pas l'existence des services que l'UQAM offre pour les vélos, mais il pourrait être intéressant d'en faire part aux étudiants!

Je ne savais pas qu'il y avait des douches disponibles sur le campus pour les employés qui venaient travailler en vélo. J'aimerais bien que cette information soit disponible.

Une meilleure diffusion des services qui sont offerts aux employés/étudiants qui se rendent à l'UQAM en vélo, car j'ignorais qu'il y avait des douches disponibles pour nous avant ce formulaire.

Informez la population étudiante qu'il est possible de stationner son vélo à l'intérieur. J'étudie depuis 5 ans à l'UQAM et je n'en avais aucune idée avant ce sondage.

Beaucoup des réponses textuelles font aussi état de situations ou de demandes très spécifiques quant à certaines lignes d'autobus, de trains de banlieue ou de pistes cyclables. Des analyses subséquentes de ces données permettraient de mieux exploiter la richesse des données et ainsi d'étayer certaines des recommandations de l'UQAM à ses partenaires. Il nous a semblé plus pertinent de concentrer le traitement de l'information relative aux problématiques pouvant être abordées par l'UQAM elle-même.

Conclusion

Les données produites dans le cadre de cette enquête confirment la prépondérance de l'usage du transport en commun, et particulièrement du métro, pour se rendre à l'UQAM tant pour les employés que les étudiants. Même si le niveau de satisfaction par rapport à cette forme d'accès est élevé, plusieurs commentaires permettent d'identifier des problématiques qui méritent une attention particulière. En fonction du mandat obtenu de la part du Service de développement durable de l'UQAM, beaucoup de données sur l'usage du vélo et de la marche ont aussi permis de constater leur usage modérés, mais surpassant l'usage de l'automobile, pour se rendre à l'UQAM. Ces deux modes, le vélo et la marche, sont toutefois aussi considérés comme important pour se déplacer entre campus et pour accéder à des commerces et services du quartier. Il est à espérer que les données contenues dans ce document permettront aux instances de l'UQAM de positionner leurs requêtes face à leurs partenaires et de justifier les besoins en matière de transport pour se rendre sur le campus et s'y déplacer durant la journée. Le chantier 15 du Plan de transport de la Ville de Montréal, « Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux » (Ville de Montréal, 2008; p.23) devrait certes servir à appuyer cette démarche d'amélioration des conditions de déplacement actif à proximité du campus. Les commentaires textuels viennent enrichir plusieurs des statistiques présentées dans le rapport.

Les données pondérées et projetées à la population entière de l'UQAM ont aussi permis d'établir des ordres de grandeur qui permettent d'étayer l'usage de certains services de l'UQAM et du quartier dans lequel l'université se situe, des grandes infrastructures de transport en commun et des nouveaux modes de transport (comme BIXI, Communauto et Car2Go).

Les données tirées des questions utilisées dans cette enquête ne sont pas directement comparables avec les données des enquêtes origine-destination, produites dans la région métropolitaine de Montréal (AMT, 2009; 2015). Elles permettent néanmoins de dresser un portrait qui complète ces dernières.

De par sa situation géographique, l'UQAM permet et favorise l'usage des modes de transport durables. En ce sens, elle se positionne très bien dans le cadre des politiques et orientations gouvernementales

qui favorisent la croissance de l'usage de ces modes de transport. L'important usage du transport en commun et des transports actifs rapporté dans ce document suggère que peu de gains peuvent être faits pour réduire la part de l'automobile individuelle dans les déplacements vers l'UQAM. Mais plusieurs améliorations peuvent continuer à faciliter l'usage des modes actifs.

Finalement, rappelons que dans son plan de transport de 2008, la Ville se proposait d'évaluer le libre accès aux services de transport en commun pour les étudiants universitaires. « Des ententes de partenariats financiers existent entre plusieurs universités et sociétés de transport pour permettre le libre accès au transport en commun aux étudiants universitaires, notamment aux États-Unis, au Canada et, depuis 2004, à Sherbrooke. La STM entend évaluer avec les établissements d'enseignement universitaire l'opportunité et la faisabilité de l'implantation à court terme d'une telle mesure » (Ville de Montréal, 2008 p. 71-72). La logique qui sous-tendait cette action était liée à « l'opportunité de fidéliser les jeunes au transport en commun. » (Ville de Montréal, 2008; p.71) Dans son plan d'action 2020, la STM a réaffirmé son intérêt de mettre en place une telle mesure :

En 2011, la STM a lancé un projet pilote de tarification universelle pour les étudiants de l'Université de Montréal. À la lumière des résultats obtenus, la STM envisage d'étendre ce programme à d'autres institutions d'enseignement post-secondaire. Concrètement, ce programme offre d'intégrer aux frais de scolarité le coût du transport collectif pour une session, à prix moindre pour l'ensemble des étudiants admissibles. Cette initiative pourrait avoir pour effet, auprès des étudiants, d'augmenter le nombre de leurs déplacements en bus ou en métro, de modifier leurs habitudes de déplacement et de les fidéliser, une fois rendus sur le marché du travail (STM, 2012 p.62).

Les données présentées dans ce rapport appuient certainement l'importance du transport en commun comme mode d'accès à l'UQAM et le désir de la population étudiante de voir de telles mesures se concrétiser. L'engagement de l'UQAM à développer un programme employeur de fidélisation au transport en commun consoliderait sans aucun doute la position de l'UQAM comme université du transport durable.

Références bibliographiques

- (AMT) Agence métropolitaine de transport. 2008. Rapport annuel 2007. En ligne. 68 p.
<<http://www.amt.qc.ca/WorkArea/linkit.aspx?LinkIdentifier=id&ItemID=1280>>. Consulté le 8 mai 2015.
- (AMT) Agence métropolitaine de transport. 2009. Enquête origine-destination 2008 : Vos déplacements quotidiens orientent les transports de demain. En ligne.
<<https://www.amt.qc.ca/Media/Default/pdf/section8/mobilite-des-personnes-dans-la-region-de-montreal.pdf>>. Consulté le 4 avril 2015.
- (AMT) Agence métropolitaine de transport. 2012. Rapport d'activités 2011. 60 p. En ligne.
<<https://www.amt.qc.ca/Media/Default/pdf/section8/amt-rapport-activites-2011.pdf>>. Consulté le 8 mai 2015.
- (AMT) Agence métropolitaine de transport. 2015. Enquête origine-destination 2013 : La mobilité des personnes dans la région de Montréal - Faits saillants. En ligne
<<https://www.amt.qc.ca/Media/Default/pdf/section8/enquete-od-2013-faits-saillants.pdf>> Consulté le 8 mai 2015.
- Beauvilliers, Julie. 2007 « Ouverture de la piste cyclable du boulevard De Maisonneuve — Les cyclistes au cœur du centre-ville Montréal déroule le tapis vert aux vélos ». 1 novembre 2007. In Canada Newswire. En ligne. <<http://www.newswire.ca/en/story/92263/ouverture-de-la-piste-cyclable-du-boulevard-de-maisonneuve-les-cyclistes-au-coeur-du-centre-ville-montreal-deroule-le-tapis-vert-aux-velos>>. Consulté le 11 mars 2013.
- Bourdon, Marie-Claude. 2012. « Mise en œuvre du Plan directeur immobilier » in Université du Québec à Montréal (UQAM) – Entrevues. En ligne. <<http://www.uqam.ca/entrevues/entrevue.php?id=1016>>. Consulté le 13 mars 2013.
- Communauté métropolitaine de Montréal. 2012. Un grand Montréal : attractif, compétitif et durable. 221 p. En ligne. <http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20120530_PMAD.pdf> Consulté le 11 mars 2013.
- Cotnoir, Pierre-Alain. 2006. Rapport sur les habitudes et les attitudes de déplacement domicile-travail pour le personnel et les étudiants de l'UQAM. 146 p.
- Cotnoir, Pierre-Alain. 2008. Étude sur les habitudes de transport. 276 p. En ligne.
<http://www.hec.ca/developpement_durable/transport_mobilite/Rapport_final_Sondage_Transports_HEC_2008.pdf>. Consulté le 8 février 2013.
- Fortier, Marco. 2012. « Montréal complètement vélo » La Presse (Montréal), 11 août, p. A2. En ligne.
<<http://www.lapresse.ca/actualites/montreal/201208/11/01-4564246-montreal-completement-velo.php>>. Consulté le 4 mars 2015.

Gouvernement du Québec. Ministère du Développement durable, Environnement, Faune et Parc. 2006. Loi sur le développement durable. Québec : Gouvernement du Québec. En ligne. <<http://www.mddefp.gouv.qc.ca/developpement/loi.htm>> Consulté le 11 mars 2013.

Gouvernement du Québec. Ministère du Développement durable, Environnement, Faune et Parc. 2012. Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques. Québec : Gouvernement du Québec, 66 p. En ligne. <http://www.mddefp.gouv.qc.ca/changements/plan_action/pacc2020.pdf> Consulté le 9 mai 2015.

Jacques, Cynthia et coll. 2011. An Examination of Commuting Patterns to McGill University : Results of the 2011 McGill Transportation Survey. 188 p. En ligne. En ligne. <<http://tram.mcgill.ca/Research/Publications/McGill%20Travel%20Report.pdf>>. Consulté le 4 avril 2013.

Lefebvre M. et M. Dubois. 2006. La Grande Bibliothèque, Sainte-Foy, Publications du Québec. 187 p.

Maltais, Bruno. 2009 (24 octobre). « Bilan d'un succès ». In Radio-Canada.ca. En ligne. http://www.radio-canada.ca/regions/Montreal/2009/10/24/001-Bixi_bilan_suggestions.shtml. Consulté le 11 mars 2013.

Normandin, Pierre-André. 2015. « Montréal veut doubler ses pistes cyclables ». La Presse. Publié le 14 janvier 2015. <<http://www.lapresse.ca/actualites/montreal/201501/13/01-4834923-montreal-veut-doubler-ses-pistes-cyclables.php>> Consulté le 8 mai 2015.

(STM) Société de transport de Montréal. 2012. Plan stratégique 2020. 118 p. En ligne. <http://www.stm.info/sites/default/files/plan_strategique2020.pdf>. Consulté le 4 mars 2015.

Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada. 1999. « Politique de Télétravail ». En ligne. <<http://www.tbs-sct.gc.ca/pol/doc-fra.aspx?section=text&id=12559>>. Consulté le 6 mars 2013.

Statistics Canada 2010. Survey Methods and Practices (12-587-X). Industry Canada, Ottawa. 434 pages.

Templier, Sébastien. 2013. « Car2go lancé le 2 novembre ». La Presse. Publié le 10 octobre 2013. En ligne. <<http://auto.lapresse.ca/actualites/nouvelles/201310/10/01-4698551-car2go-lance-le-2-novembre.php>> Consulté le 8 mai 2015.

(UQAM) Université du Québec à Montréal. 2012. Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal sur le projet de Programme particulier d'urbanisme (PPU) du Quartier des spectacles – pôle du Quartier latin. En ligne. 13 p. <<http://www.uqam.ca/divers/memoireuqamppu.pdf>> Consulté le 11 mars 2013.

Vélo Québec. 2006. « L' état du vélo au québec en 2005 ». Vélo Québec Association. 119 pages. En ligne. <<http://www.veloquebec.info/documents/etatduvelo2005-complet.pdf>> Consulté le 8 mai 2015.

Vélo-Québec. 2010. L'état du vélo au Québec en 2010 : zoom sur Montréal. 28 p. En ligne. <http://www.velo.qc.ca/files/file/edvaq2010/VQ_EV2010_zoom_Montreal.pdf> Consulté le 4 avril 2013.

Ville de Montréal. 2008. Réinventer Montréal : Plan de transport 2008. Service des infrastructures, transport et environnement, Direction des transports, Division du développement des transports. Montréal : Ville de Montréal, 221 p.

Ville de Montréal. 2010. Le plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015. Direction de l'environnement et du développement durable. Montréal : Ville de Montréal, 117 p. En ligne.

<http://servicesenligne.ville.montreal.qc.ca/sel/publications/PorteAccesTelechargement?Ing=Fr&systemName=72135795&client=Serv_corp> Consulté le 11 mars 2013.

Ville de Montréal (Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine). 2012. Quartier des spectacles – Pôle du Quartier latin. Programme particulier d'urbanisme : Vivre, Apprendre, Créer, Se Divertir – Version préliminaire. 126 p. En ligne. <http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VMA_FR/MEDIA/DOCUMENTS/VDM_PPU_QUARTIER-LATIN-7A-RVB_BR.PDF>. Consulté le 9 mars 2013.

Annexe

1. Processus de recrutement

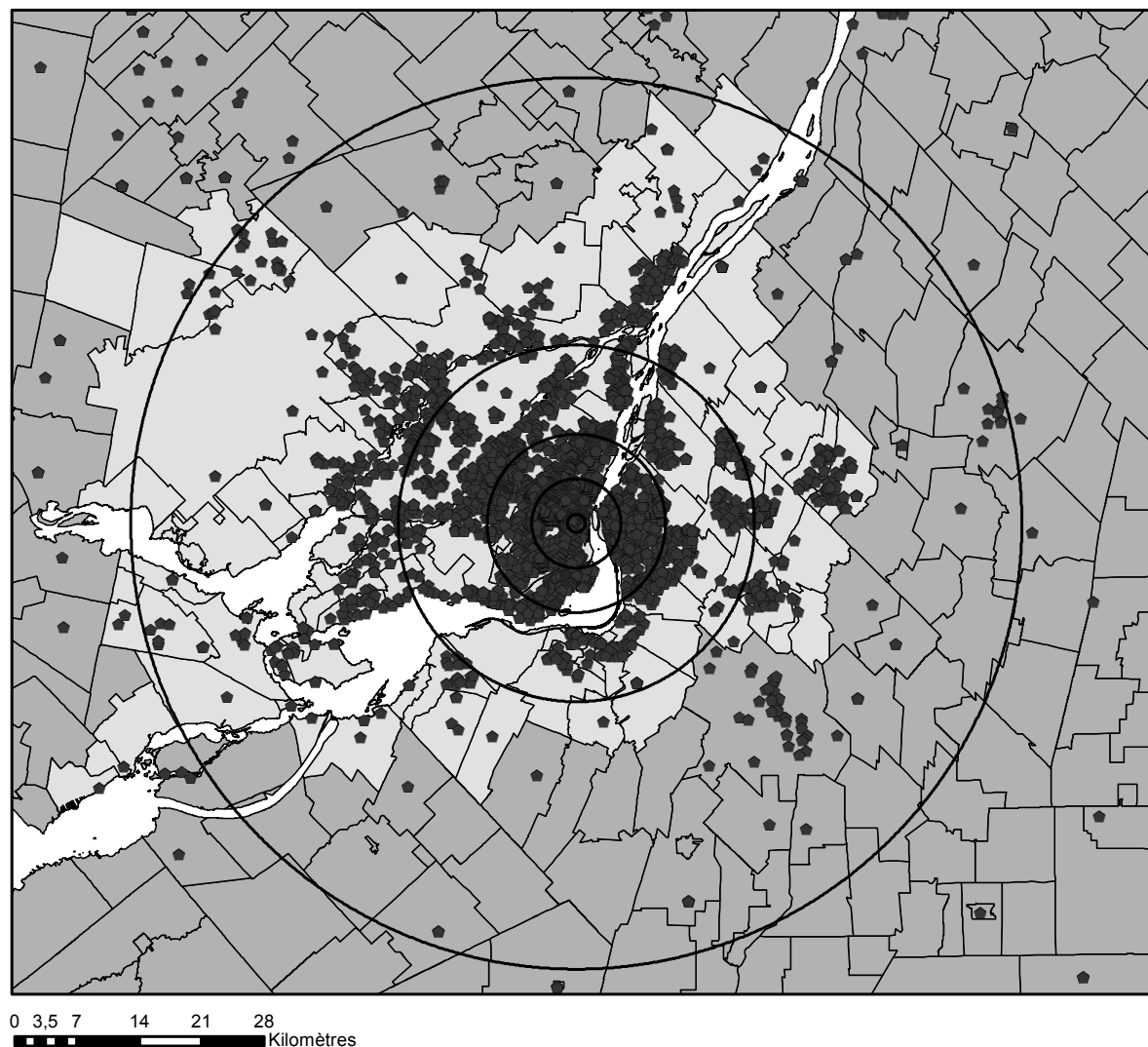
La participation a été telle dans les premiers jours du sondage que le serveur est tombé en panne et certains répondants n'ont pas pu remplir le questionnaire. Un message a été envoyé pour les inciter à tenter de remplir le questionnaire de nouveau (Tableau 20). Au total, les répondants ont reçu jusqu'à trois messages d'incitation à la participation. Des questionnaires papier ont été distribués aux corps de métiers n'ayant pas accès à un poste de travail, ou pour lesquels trop peu de réponses ont été enregistrées.

Tableau 20 : Processus de recrutement

Objet	Message	Date
Invitation	« Enquête UQAMobilité : Comment vous déplacez-vous pour vous rendre à l'UQAM? »	31 mars 2014
Message sur problèmes avec le questionnaire	Message à ceux qui ont eu des problèmes à remplir le questionnaire le 31 mars 2014 « Difficultés à répondre à l'enquête UQAMobilité? »	1er avril 2014
Rappel aux étudiants	« Êtes-vous satisfait(e) de vos déplacements vers l'UQAM? »	9 avril 2014
Rappel aux employés	« Êtes-vous satisfait(e) de vos déplacements vers l'UQAM? »	16 avril 2014
Rappel à tous	« Auto, métro ou vélo? Quels sont vos choix en matière de transport? »	24 avril 2014
Fin du questionnaire en ligne		30 avril 2014
Fin du questionnaire papier		16 mai 2014

2. Carte des répartitions géographiques des répondants

Figure 35 Distribution des employés sur une carte de la région métropolitaine de Montréal

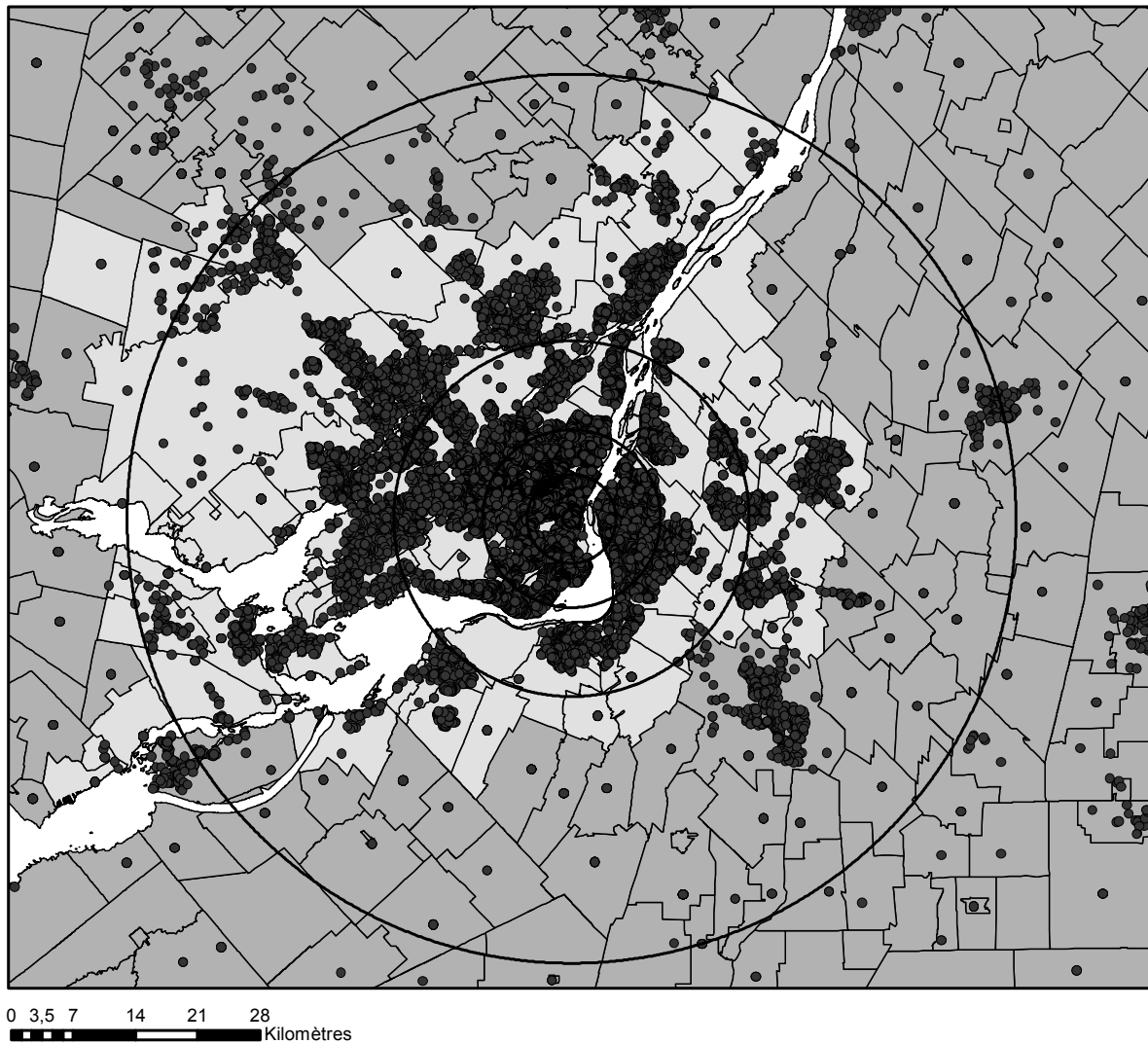


Région métropolitaine de Montréal

- Employés - 2014
- Zones tampons
- Limite de la RMR

Note : Les zones tampons représentent respectivement des catégories de distance entre le lieu de résidence et le campus central : Moins de 1 km; 1 km à moins de 5 km; 5 km à moins de 10 km; 10 km à moins de 20 km; 20 km à moins de 50 km; 50 km et plus. (Carte : Mischa Young).

Figure 36 Distribution des étudiants sur une carte de la région métropolitaine de Montréal



Région métropolitaine de Montréal

- Étudiants - 2014
- Zones tampons
- Limite de la RMR

Note : Les zones tampons représentent respectivement des catégories de distance entre le lieu de résidence et le campus central : Moins de 1 km; 1 km à moins de 5 km; 5 km à moins de 10 km; 10 km à moins de 20 km; 20 km à moins de 50 km; 50 km et plus. (Carte : Mischa Young).

3. Représentation graphique de la fréquence d'utilisation des modes de transport

Figure 37 Mode(s) de transport utilisé(s) au cours des 12 derniers mois pour les déplacements entre la résidence et l'UQAM [Q20]

